Tercero.–Las mencionadas Mutuas, mientras no hayan cumplimentado el apartado anterior, no podrán efectuar ningún acto de disposición, gravamen o limitación de los bienes que hayan sido adquiridos con posterioridad a 1.º de enero de 1967.

Cuarto.–El ámbito de actuación territorial de la Mutua «Reddis» quedará ampliado a la provincia de Barcelona, donde la Mutua absorbida estaba autorizada para llevar a cabo la colaboración en la gestión, con obligación por parte de la Mutua absorbente, a tenor de lo establecido en el artículo 46, en relación con el 16.2, ambos del Real Decreto 1509/1976, de 21 de mayo, de justificar en el plazo de un año que en la provincia a la que se amplía su ámbito de actuación reúne los requisitos exigidos por el artículo 9.2 del Reglamento General sobre Colaboración de estas Entidades en la gestión de la Seguridad Social.

Quinto.–En función de su nuevo ámbito, y a tenor de lo dispuesto en la Orden de 8 de mayo de 1977, por la que se establece el valor de las fianzas a constituir por las Mutuas Patronales, en relación con lo preceptuado en el artículo 17 del citado Real Decreto 1509/1976, la Mutua «Reddis» deberá regularizar el importe de su fianza pudiendo destinar a ello, y hasta donde sea necesario, los valores de la fianza constituida por «Mutua Patronal de Accidentes de Trabajo de Patronos Tocineros y Adheridos número 109».

Lo que le comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 20 de diciembre de 1984.–El Secretario general para la Seguridad Social, Luis García de Blas.

Ilmo. Sr. Director general de Régimen Económico y Jurídico de la Seguridad Social.

5378 *RESOLUCION de 20 de diciembre de 1984, de la Secretaría General de la Seguridad Social, por la que se autoriza la absorción por la «Mutua Manresana de Seguros Sociales, Mutua Patronal de Accidentes de Trabajo número 98» de la «Mutua de Tárrega, Mutua Patronal de Accidentes de Trabajo número 89».*

Ilmo. Sr.: Visto el expediente incoado en virtud de documentación presentada en solicitud de autorización para que «Mutua Manresana de Seguros Sociales», Mutua Patronal de Accidentes de Trabajo número 98 —con ámbito de actuación interprovincial y domicilio social en Manresa (Barcelona), calle Sant Josep, números 62 y 64—, absorba a «Mutua de Tárrega», Mutua Patronal de Accidentes de Trabajo número 89 —con ámbito de actuación provincial y domicilio social en Tárrega (Lérida), calle Carmen, número 34—; todo ello al amparo de lo dispuesto en el artículo 46.2 del Reglamento General sobre Colaboración de las Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo en la gestión de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto 1509/1976, de 21 de mayo, y

Teniendo en cuenta que, por cada una de las Entidades solicitantes, se ha dado cumplimiento a los requisitos reglamentarios previstos en el Reglamento antes citado, acompañando la solicitud de autorización de absorción y la certificación de los acuerdos favorables a la misma adoptados por las Juntas Extraordinarias de ambas Mutuas, celebradas con tal objeto los días 28 y 29 de junio de 1984, respectivamente.

Visto lo actuado, los preceptos legales citados y demás disposiciones de general aplicación,

Esta Secretaría General para la Seguridad Social, en virtud de las facultades que le están conferidas, ha tenido a bien resolver lo siguiente:

Primero.–Autorizar, con efectos de 1.º de enero de 1985, la absorción por «Mutua Manresana de Seguros Sociales», Mutua Patronal de Accidentes de Trabajo número 98, de «Mutua de Tárrega», Mutua Patronal de Accidentes de Trabajo número 89.

Segundo.–Autorizar que la Mutua absorbente adopte la nueva denominación de «Mutua Manresana Intercomarcal, Mutua Patronal de Accidentes de Trabajo número 98 Mutua de Tárrega Incorporada —».

Tercero. La Mutua absorbida, Mutua de Tárrega Mutua Patronal de Accidentes de Trabajo número 89 , causará baja en el Registro de Entidades autorizadas para colaborar en la gestión de las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, sin que se abra, respecto a la misma, proceso liquidatorio.

Cuarto.–La Mutua Patronal absorbente se subrogará en todos los derechos y obligaciones de la Mutua Patronal absorbida, obligándose ambas a remitir a la Dirección General de Régimen Económico y Jurídico de la Seguridad Social el inventario de los activos fijos patrimoniales que, estando adscritos a dichas Entidades, pertenezcan a la Seguridad Social.

Quinto.–Las mencionadas Mutuas, mientras no hayan cumplimentado el apartado anterior, no podrán efectuar ningún acto de disposición, gravamen o limitación de los bienes que hayan sido adquiridos con posterioridad a 1.º de enero de 1967.

Sexto.–Como consecuencia de la absorción que se autoriza por la presente resolución, procede el cambio de titularidad a favor de la Mutua absorbente —con la nueva denominación que se autoriza de «Mutua Manresana Intercomarcal, Mutua Patronal de Accidentes de Trabajo número 98 —Mutua de Tárrega Incorporada—», de los depósitos constituidos en concepto de fianza reglamentaria por la mutua absorbida. Dichos depósitos deberán continuar a disposición del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social como integrantes de la fianza que la Mutua absorbente viene obligada a tener constituida como garantía de sus obligaciones, a tenor de lo dispuesto en el Reglamento General sobre Colaboración de las Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo en la gestión de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto 1509/1976, de 21 de mayo.

Séptimo.–El ámbito de actuación territorial de la Mutua absorbente continuará siendo el actualmente autorizado y en él quedará integrado el de la Entidad absorbida.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 20 de diciembre de 1984.–El Secretario general para la Seguridad Social, Luis García de Blas.

Ilmo. Sr. Director general de Régimen Económico y Jurídico de la Seguridad Social.

5379 *RESOLUCION de 1 de febrero de 1985, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de las Empresas «Naviera Bilbaína, Sociedad Anónima», «Naviera Vascongada, Sociedad Anónima», y «Argos Marítima, Sociedad Anónima», y su personal de Flota.*

Visto el texto del Convenio Colectivo de las Empresas «Naviera Bilbaína, Sociedad Anónima», «Naviera Vascongada, Sociedad Anónima», y «Argos Marítima, Sociedad Anónima», recibido en esta Dirección General de Trabajo, entre el 7 de diciembre de 1984 y el 9 de enero de 1985, suscrito por la representación de las citadas Empresas y su personal de Flota, el día 16 de noviembre de 1984;

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

Esta Dirección General acuerda:

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

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

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

Notifíquese este acuerdo a la Comisión Negociadora.

Madrid, 1 de febrero de 1985.–El Director general, Francisco José García Zapata.

Comisión Negociadora del Convenio Colectivo de las Empresas «Naviera Bilbaína, Sociedad Anónima», «Naviera Vascongada, Sociedad Anónima», y «Argos Marítima, Sociedad Anónima», y su personal de Flota.

CONVENIO COLECTIVO ENTRE CIA. NAVIERA VASCONGADA, S.A.

NAVIERA BILBAINA, S.A. Y ARGOS MARITIMA, S.A.,

Y SU COMITE DE FLOTA

ARTICULO 1

AMBITO DE APLICACION

El presente Convenio regula las relaciones económicas, sociales y de trabajo entre las empresas Cía. Naviera Vascongada, S.A., Naviera Bilbaina, S.A. y Argos Marítima, S.A las tripulaciones de sus buques.

Quedan excluídos, a petición propia y con la conformidad de las empresas y en razón del carácter de confianza de sus cargos, los Capitanes y Jefes de Máquina con mando, que pactarán directamente con las empresas las condiciones de sus contratos de trabajo, que no serán inferiores a las estipuladas en este Convenio

ARTICULO 2

VIGENCIA, PRORROGA Y DENUNCIA

El presente Convenio entrará en vigor a partir del día 1 de Enero de 1.984 cualquiera que sea la fecha de homologación y/o firma de todos sus efectos.

La retroactividad de todos sus artículos será efectiva desde el día 1 de Enero de 1.984, salvo en aquellos artículos en que se especifique lo contario.

La vigencia del presente Convenio se extenderá hasta el día 31 de Diciembre de 1985, salvo en los conceptos económicos para los cuales se procederá a la correspondiente revisión para el año 1985.

El presente Convenio quedará prorrogado por períodos anuales sucesivos si con tres meses de antelación, al menos a su vencimiento inicial o prorrogado, no se hubiese denunciado por alguna de las partes contratantes.

ARTICULO 2 BIS

COMISION PARITARIA

La Comisión Paritaria formada por cuatro miembros, dos representantes de las empresas, de libre elección por parte de éstas y dos del Comité de Flota, que hayan sido miembros de la Comisión negociadora y que pertenezcan uno, a la Sección de Oficiales y otro, a la Sección de Maestranza Subalternos, nombrados por el Comité de Flota

ARTICULO 3

VINCULACION A LA TOTALIDAD

A todos los efectos, el presente Convenio constituye una una unidad indivisible, por lo que no podrá pretenderse la aplicación de una o varias de sus claúsulas, desechando el resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observado en su integridad y considerado globalmente.

Si la autoridad Laboral competente no aprobase alguna de las normas de este Convenio, y este hecho desvirtuase el contenido del mismo, a juicio de las partes quedará sin eficacia la totalidad del Convenio, que deberá ser considerado de nuevo por las Comisiones Negociadoras.

ARTICULO 4

COMPENSACION Y ABSORCION FUTURAS

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

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la publicación y entrada en vigor de cualquier disposición de carácter general o específico para el Sector de la Marina Mercante que mejorara cualquiera de los temas pactados, no salariales, será de aplicación en su contenido y regulación sobre lo establecido en el presente Convenio.

Si en años sucesivos, se firmaran Convenios Generales para el Sector de la Marina Mercante entre las Organizaciones Empresariales que sean aceptadas por la Dirección de las empresas y las Organizaciones Sindicales o Profesionales que sean aceptadas por las tripulaciones de los buques de Cía. Naviera Vascongada, S.A., Naviera Bilbaina, S.A. y Argos Marítima, S.A. se podrán optar por dichos Convenios Generales.

ARTICULO 5

APLICACION DE LA O.T.M.M.

En todo lo no previsto en este Convenio, seguirán aplicandose las condiciones de trabajo vigentes en cada momento en cada una de las empresas, remitiéndose para lo no establecido en las mismas Ordenanzas de Trabajo en la Marina Mercante (O.T.M.M.), así como al conjunto de disposiciones legales vigentes, que configuran las relaciones laborales del país.

ARTICULO 6

SERVICIO A LAS EMPRESAS

Se entiende por servicio a las empresas:

Situación de enrolamiento

Hospitalización por accidente de trabajo

Hospitalización por enfermedad profesional cuando aquella se realice fuera de la provincia en que se encuentre su domicilio.

4. Situación de comisión de servicio fuera del domicilio del tripulante.
5. Situación de comisión de servicio en el domicilio del tripulante por plazo inferior a 15 días.
6. Expectativa de embarque cuando la misma sobrepase los 35 días

En todas las demás circunstancias se devengarán las vacaciones reguladas en la O.T.M.M.

ARTICULO 7

PERIODO DE PRUEBA

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

Titulados: 3 meses
Maestranza y subalternos: 45 días

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

Caso de que el período de prueba expire en el curso de una travesía, éste se considerará prorrogado hasta que el buque toque puerto, pero la voluntad por parte del armador de rescindir el contrato de trabajo por no superar el período de prueba, deberá ser notificada al tripulante por el Capitán dentro del párrafo estipulado en el párrafo anterior de este artículo. En caso contrario, se considerará el tripulante como fijo de plantilla. En el caso de que expire por voluntad del

tripulante y ello ocurra en el viaje o puerto extranjero, se considerará prorrogado hasta el puerto español y si el tripulante opta por desembarcar en puerto extranjero, el traslado será por cuenta del mismo.

Concluído a satisfacción de ambas partes el período de prueba, el tripulante pasará a figurar en la plantilla de personal fijo en las empresas, y el tiempo prestado durante dicha prueba le será computado a efectos de antiguedad.

Las empresas, en el supuesto de rescisión del período de prueba, entregarán la documentación relativa al al tiempo efectivamente trabajado y las cotizaciones efectuadas a la Seguridad Social.

Una vez finalizado el período de prueba o con la llegada del buque a puerto, los gastos de viajes y dietas desde el puerto de desembarque hasta el domicilio del trabajador será de cuenta de las empresas.

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

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

ARTICULO 8

RELEVOS DEL PERSONAL EN VACACIONES

El derecho a disfrutar de vacaciones será a los 150 días para el año 1984, a los 135 días a partir del 1° de Enero de 1985 y a los 120 días a partir del 1° de Enero de 1986 de servicio a las Empresas.

DESEMBARQUE

a) Las empresas podrán efectuar los relevos del personal que haya de disfrutar vacaciones desde 30 días antes hasta 30 días después de las fechas indicadas en el encabezamiento de este artículo
Si por necesidades de las empresas se envían los relevos antes de las fechas mencionadas en el párrafo a), las vacaciones devengadas serán las correspondientes a:

120 días en 1984
105 " " 1985
90 " " 1986

En los casos excepcionales y que, por encontrarse el buque navegando, se prolongue por más de 30 días el período de embarque correspondiente, aquellos serán obligados a conceder un día más de vacación por cada día que exceda de dichos 30.

Las empresas se obligan a desembarcar al tripulante que sobrepase los 30 días de exceso del período de embarque en el primer puerto que toque el buque

EMBARQUE

a) Las empresas podrán proceder al embarque de sus tripulantes hasta 10 días antes de la fecha de término de sus vacaciones, acumulándose para el siguiente período de vacaciones, los días no disfrutados.

b) Las empresas sólo utilizarán esta opción con un mismo tripulante en ocasiones alternas.

Los relevos por vacaciones o transbordo del personal embarcado serán comunicados como mínimo con 5 días de antelación. En caso contrario si el tripulante hubiese efectuado gastos por el viaje de algún familiar acompañante, éstos, tanto de ida como de vuelta, serán por cuenta de la empresa.

ARTICULO 9

EXPECTATIVA DE EMBARQUE

Se considera expectativa de embarque la situación del tripulante que se halla en su domicilio, disponible y a órdenes de las empresas, procedente de una situación diferente a la de embarque o comisión de servicios.

La expectativa de embarque durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio para entrar en situación de servicio a las empresas.

Durante la expectativa de embarque, el tripulante percibirá el salario profesional y disfrutará las vacaciones que señala la Ordenanza de Trabajo de la M.M.

En ningún caso, se podrá mantener al tripulante en esta situación por un tiempo superior a 35 días, pasando, a partir de este momento, a la situación de Servicio de las Empresas.

A estos efectos, la comunicación de disponibilidad del tripulante a las empresas deberá ser efectuada por el mismo mediante telegrama puesto, como mínimo, con cinco días de anticipación a la finalización de su período de desembarco.

Para evitar demora en la percepción de la expectativa de embarque, cuando un tripulante se encuentre en esta situación al finalizar cada mes natural, los salarios devengados en este período deberán ser remitidos a su domicilio dentro de los siete primeros días del mes siguiente, abonándosele en el buque el período comprendido entre el día primero de este mes y el día anterior al de su embarque, juntamente con las vacaciones correspondientes a todo el período pasado en situación de expectativa de embarque.

La empresa estará obligada a comunicar a los tripulantes que tengan pendientes días de disfrute de vacaciones anteriores, el día que realmente pasa a expectativa de embarque, mediante telegrama puesto con suficiente antelación a la fecha de terminación de vacaciones.

A estos efectos, las empresas comunicarán al Capitán los días devengados por estos conceptos en el plazo máximo de 15 días a partir de la fecha de embarque del tripulante.

Quedarán en situación de suspensión de empleo y sueldo, que se estipula en este artículo, los tripulantes que al ser ordenado su embarque no cumplieran alguno de los requisitos siguientes:

- Tener caducado el reconocimiento médico y, por tanto, no hallarse APTOS para navegar.
- Carecer del CERTIFICADO DE COMPETENCIA que exigen las autoridades para Maestranza y Subalternos y que debe figurar en la Libreta de Navegación.
- No tener inscrito en la Libreta de Navegación el PERMISO para navegar LIBREMENTE (Casos procedentes del Servicio Militar, etc.)
- No tener en regla y vigente el PASAPORTE cuando sea requerido para trasladarse y embarcar en puertos extranjeros.
- Tener caducado el carnet de TITULADO y no poder ser enrolado.

Esta suspensión de empleo y sueldo durará hasta tanto el tripulante tenga en regla toda su documentación, cumpliendo los citados requisitos.

Tampoco percibirán salario alguno y serán de su cuenta los gastos de viaje, etc. de embarque y regreso a su domicilio para obtener los indicados documentos.

En el caso de reincidente, el tripulante será penalizado con 15 días de suspensión de empleo y sueldo.

En todos los casos en los que el tripulante no pueda embarcar por los motivos mencionados, no le será de aplicación el período máximo de 35 días de expectativa de embarque, es decir, no pasará a la situación de "servicio a las empresas" hasta que de nuevo vuelva a cumplir 35 días de expectativa de embarque.

Las vacunaciones no se considerarán requisito necesario para el embarque.

ARTICULO 10

UNIDAD DE EMPRESA Y FLOTA

A los efectos de observancia de este Convenio y de la prestación del servicio correspondiente, se ratifica expresamente el principio de unidad de Flota de los buques de CIA. NAVIERA VASCONGADA, S.A., NAVIERA BILBAINA, S.A. y ARGOS MARITIMA, S.A., cualquiera que sea la diversa condición y tráfico de sus diversos buques, manteniéndose vigente el principio reconocido en la O.T.M.M. de la facultad de la Dirección de estas empresas de decidir sobre los trasbordos de los tripulantes entre cualesquiera de sus buques, siempre que sea respetado lo pactado en el artículo "10-bis".

ARTICULO 10-BIS

TRASBORDO

Se entiende como tal el traslado de un buque a otro de las mismas empresas, dentro del transcurso del período de embarque.

Existen dos clases de trasboro:

a) Por iniciativa de las empresas: por necesidades de organización o de servicios el trasbordo será dispuesto por las empresas, a cuyo efecto se seguirán los siguientes criterios:

1°) Orden inverso de antiguedad del personal de cada categoría en las empresas.

2°) No haber sido trasbordado más de una vez en el período de embarque.

3°) Si el tripulante trasbordado lo fuera a un buque donde las percepciones salariales resultaran inferiores a las que tenía, en condiciones homogéneas de trabajo percibirá por una sola vez por camapaña y en concepto de indemnización, una cantidad equivalente a la diferencia que resulte entre lo percibido el último mes y lo que le corresponda en su nuevo destino.

b) Por iniciativa del tripulante: Cuando por razones de ubicación de su domicilio y otras causas justificadas, el tripulante así lo solicite y las empresas puedan proporcionárselo.

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

ARTICULO 11

ESCALAFONES

Las Empresas confeccionarán, dentro de los tres primeros meses de cada año, el escalafón de su personal fijo por grupos profesionales ordenados por categorías y, dentro de éstas, por antiguedad, clasificándose separadamente las distintas especialidades que existan dentro de ella. En el escalafón se hará constar los siguientes datos: Nombre y apellidos del interesado, año de nacimiento, fecha de ingreso en las Empresas, categoría profesional reconocida, antiguedad en las mismas, así como el título personal en caso de que lo posea. Dicho escalafón deberá encontrarse actualizado y a disposición directa de los tripulentes de cada buque. Cuando un tripulante observe algún error en la confección del escalafón, deberá comunicarlo, por escrito, a las Empresas para su posterior rectificación.

ARTICULO 12

LICENCIAS

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

b) La concesión de toda clase de licencias corresponde al naviero o armador. El peticionario deberá presentar la oportuna instancia y el naviero o armador adoptará la resolución sobre la misma dentro de los treinta días siguientes a su solicitud, dando prioridad a los que se vayan a examinar por primera vez, y después, teniendo en cuenta la antiguedad del peticionario.

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

c) Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias correrán por cuenta del permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y la del apartado 2.b) y d) que correrán por cuenta del armador, quedando restrigido el uso del derecho a desembarque y reembarque a todos los puertos de Europa, mar Mediterráneo, mar Negro y los puertos de Africam hasta el paralelo de Nouadhibou (Port Etienne). No obstante, quedan excluídos de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos.

1) LICENCIAS POR MOTIVO DE INDOLE FAMILIAR:

Estas licencias serán retribuídas en los siguientes casos:

Causas	
Matrimonio	20
Nacimiento hijos	15
Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres (incluso políticos) y hermanos	10
Muerte cónyuge e hijos	15
Muerte padres y hermanos	12

No obstante estos plazos y atendiendo a las excepcionales circunstancias que puedan concurrir en algunas situaciones justificadas, las empresas concederán los días necesarios.

Ninguna de las licencias descritas en este apartado serán acumuladas a vacaciones, a excepción de la de matrimonio y natalicio, que sí podrán acumularse.

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

Las licencias se empezarán a contar desde el día siguiente al de desembarcar. En casos excepcionales, demostrada una duración anormal del viaje, los días empleados en el mismo no se computarán como disfrute de licencia.

2) LICENCIAS PARA ASISTIR A CURSOS, CURSILLOS Y EXAMENES

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

Antiguedad mínima	2 años
Duración	La del curso
Salario	Profesional
Número de veces	Retribuída una sola vez
Vinculación a la Naviera	Según lo dispuesto en la O.T.M.M., salvo casos de resarcimiento
Peticiones máximas	6% de los puestos de trabajo

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

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

Antiguedad mínima ..... Sin limitación
Duración ..... La del cursillo
Salario ..... Profesional
Numero de veces ..... Retribuída una sola vez

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

Antiguedad mínima ..... Un año
Duración ..... La del curso
Salario ..... Profesional
Número de veces ..... Una sola vez
Vinculación a la Empresa ..... Un año
Peticiones máximas ..... 3% de los puestos de trabajo

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

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

d) Cursillos por necesidad de la empresa

Cuando alguno de los cursos de los apartados anteriores se realice por necesidad de las empresas, el tripulante se hallará en situación de Comisión de Servicio todo el tiempo que duren dichos cursos.

Debido a los cambios que están sufriendo en su ordenamiento los actuales estudios de Náutica, una vez suprimidos los cursos oficiales en las Escuelas Superiores de la Marina Civil, para la obtención de títulos de Capitán de la Marina Mercante y Maquinista Naval Jefe, el presente artículo 12, en su apartado 2)., será igualmente de aplicación en toda su extensión para los que realicen el curso en centros privados, siempre y cuando presenten el certificado de asistencia a dichos cursos, expedido por el Director del centro.

Este artículo será asimismo de aplicación a las nuevas enseñanzas de Náutica en la forma que en su día se determine.

A efectos de proceder a su embarque, el tripulante deberá comunicar a las empresas su disponibilidad. Recibido el aviso, las empresas deberán embarcar al tripulante en el plazo de 30 días. De no hacerlo así, pasará a la situación de expectativa de embarque.

Las empresas y el Comité de Flota, se comprometen a poner en ejecución un plan de formación complementaria para todos sus tripulantes en materia de seguridad interior, higiene y seguridad en el trabajo, manejo de embarcaciones menores y supervivencia en el mar, salvamento y socorrismo, a fin de actualizar los conocimientos del personal de su flota en estas materias, como primer paso a una mayor formación en este campo.

Asimismo se comprometen a poner en ejecución un plan de formación complementaria para cocineros.

Mientras se adopten estos planes, seguirá en vigor el apartado c) del punto 2 de este Convenio

3) LICENCIAS PARA ASUNTOS PROPIOS

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

Cuando falten cinco días para finalizar la licencia, el tripulante deberá ponerse a disposición de la empresa mediante el telegrama que prevee el artículo 9 del Convenio, a efectos de pasar, en un plazo máximo de 15 días, a la situación de expectativa de embarque, caso de no haber sido embarcado ya dentro de este plazo.

Estas licencias no tendrán derecho a retribución de ninguna clase.

ARTICULO 13

EXCEDENCIA VOLUNTARIA

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

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

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

Si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se le concedió la excedencia, no solicitase su reingreso en las empresas, causará baja definitiva en las mismas. Si solicitase el reingreso, éste se efectuará tan pronto exista vacante en su categoría.

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

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

ARTICULO 14

BAJAS POR ENFERMEDAD Y ACCIDENTE

a) En caso de accidente laboral y durante el tiempo que se esté de baja, las empresas garantizan el pago del 100% del salario embarcado.

b) En el caso de hospitalización por enfermedad, las empresas garantizan el pago del 100% del salario profesional.

c) En las demás circunstancias de baja por enfermedad, se garantiza el pago del 75% de salario profesional.

Las empresas abonarán, en su caso, la diferencia de lo pagado por la Seguridad Social y lo estipulado en este Convenio.

ARTICULO 15

SERVICIO MILITAR

Los tripulantes, con más de dos años de antiguedad en las empresas, tendrán derecho a que se les compute el tiempo que se encuentran en el servicio militar, a todos los efectos

Tendrán, asimismo, derecho a su reincorporación inmediata una vez finalizado el mismo, siempre que lo soliciten con un mínimo de treinta días naturales antes de su licenciamiento De no proceder así, el tripulante deberá ponerse a disposición de las empresas antes de transcurrir dos meses a contar desde la fecha de su licenciamiento, entendiéndose, en caso contrario, que se consideran extinguidas las relaciones jurídico-laborales entre tripulante y empresas.

ARTICULO 16

MANUTENCION

Las empresas aportarán la cantidad necesaria para que la alimentación a bordo sea siempre sana, variada, abun-

dante y nutritiva, a base de productos de calidad y en perfecto estado de conservación, adoptándola a las necesidades del clima.

Se formará una Comisión compuesta por el Cocinero, un titulado y un no titulado, supervisada por el Capitán. La elección de los miembros se realizará por la Asamblea del buque, mediante votación, de la que levantará acta y se entregará al Capitán. Las labores que realicen los miembros de la Comisión de manutención se harán dentro de la jornada laboral.

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

1° Controlar las propuestas de pedidos, las facturas y realizar inventarios de pesados y calidades.

2° Realizar el inventario de gambuza de cada mes, para conocer el gasto por tripulante y día.

3° Establecer el cálculo de calorías y minuta.

4° Vigilar que los frigoríficos y oficios a disposición de los tripulantes contengan un surtido de alimentos básicos, suficientes y razonables, para el número de personas que hagan uso del frigorífico, tales como leche fresca, queso, embutidos y conservas variadas, galletas, mantequilla, café, azucar, pan, fruta, etc., comprometiéndose las tripulaciones y la Comisión al buen funcionamiento de este servicio.

La Comisión vigilará diariamente la relación entre comidas preparadas y tripulantes que efectuarán las mismas de forma que la cocina conozca, con la debida antelación, el número de tripulantes que van a efectuarlas. Cuando algún tripulante se encargue voluntariamente de realizar las funciones única y exclusivamente contable-administrativas sobre control de gambuza y no exista a bordo La Comisión prevista en este artículo, será auxiliado por el peronal de Fonda.

El tripulante encargado de las funciones contable-administrativas percibirá una prima mensual de 17.410,- pesetas.

En los casos en que un tripulante se encuentre enfermo a bordo e imposibilitado de asistir al comedor, el oficial responsable de los servicios de asistencia médica quedará facultado para organizar el servicio de comidas del enfermo y los cambios de ropa de camarote que sean necesarios.

Asimismo, a todo tripulante que acredite encontrarse a régimen se le elaborará la comida adecuada a su tratamiento con cargo a las empresas.

COMIDAS ESPECIALES

Se entiende por comidas especiales las que se preparen para fechas señaladas, como los días: 1° de mayo, Ntra. Sra del Carmen, Nochebuena y Nochevieja. La cantidad, calidad y tipo de comida para estos días será a juicio de la Comisión de Manutención, supervisada por el Capitán y las empresas correrán con los gastos

ARTICULO 17

CENAS FRIAS

Con objeto de que el personal de fonda pueda descansar en puerto, los sábados, domingos y festivos, se servirá una cena fría, siempre y cuando que, por encontrarse el buque sin efectuar operaciones de carga y descarga, aprovisionamiento, reparaciones, etc., el resto de la dotación fuera del régimen de guardias se encuentre también de descanso.

No se servirán cenas frías en aquellos lugares que, aun dándose las circunstancias previstas en el párrafo anterior, las condiciones climatológicas del lugar así lo aconsejen.

Siempre que se sirvan cenas frías, los alimentos serán adecuadamente protegidos, siguiendo las elementales normas de higiene, y depositados en los frigoríficos o lugares apropiados, de acuerdo con sus características, hasta su consumición.

Este artículo no se aplicara siempre que por necesidades de las operaciones del buque (carga, descarga, aprovisionamiento, reparaciones, etc.) se vean afectados, al menos el 50% de la tripulación

ARTICULO 18

ENTREPOT

El entrepot normal será adquirido por las empresas y descontado en la columna correspondiente de la nómina o pagado directamente por el tripulante.

La Comisión de Manutención colaborará en la elaboración de los pedidos y será informada de los costos de los mismos.

El reparto del entrepot será efectuado por dicha Comisión correspondiendo el control al Capitán del buque.

Se incluirá dentro del entrepot: Licores, cervezas, vinos de marca, tabaco y otros artículos que puedan suponer una ventaja económica, y siempre que no se contravengan las disposiciones vigentes.

ARTICULO 19

ROPA DE TRABAJO

La ropa de trabajo que las empresas deben entregar a los tripulantes de sus buques es la siguiente:

OFICIALES DE CUBIERTA y RADIO y OFICIALES-ALUMNOS:

(por campaña)

2 buzos para el Primer Oficial
1 buzo resto de oficiales
Guantes, según necesidades
1 calzado adecuado

(por año)

1 par de botas de agua

(Transferibles)

1 juego de ropa de agua
1 gafas de seguridad (en stock)
1 casco de seguridad

OFICIALES y OFICIALES ALUMNOS DE MAQUINAS

(por campaña)

1 faena (pantalón y camisa azul)
2 buzos
Guantes, según necesidades
1 calzado adecuado (antideslizante)

(por año)

1 par de botas de agua

(transferibles)

1 casco de seguridad

PERSONAL DE CUBIERTA: MAESTRANZA Y SUBALTERNOS

(por campaña)

3 buzos
2 pares de calcetines de lana gruesos
1 visera
Guantes, según necesidades
1 calzado adecuado

(por año)

1 par de botas de agua

(transferibles)

1 juego de ropa de agua
1 gafas de seguridad
1 gafas de sol
1 casco de seguridad

PERSONAL DE MAQUINAS: MAESTRANZA Y SUBALTERNOS

(por campaña)

3 buzos
Guantes, según necesidades
1 calzado adecuado (antideslizante)

(transferibles)

1 gafas de seguridad
1 casco de seguridad

PERSONAL DE FONDA: CAMAREROS:

(por año)

1 corbata negra o pajarita
2 pantalones negros
2 chaquetillas blancas (1° camarero)
1 chaquetilla blanca (2° camarero, para dos años)

(por campaña)

2 camisas blancas
1 buzo

COCINERO Y MARMITON:

(por campaña)

2 faenas (pantalón y camisa, blancas, para el Cocinero)
Zapatillas de lona
Mandiles blancos
1 gorro y 1 pañoleta (Cocinero)

Cuando un tripulante no reciba al embarcar la ropa de trabajo estipulada en este Convenio, podrá adquirirla por su cuenta, siéndole abonada a bordo mediante la presentación de las factuas correspondientes

Al desembarcar, cada tripulante deberá entregar, al Jefe de Departamento, la ropa transferible correspondiente, procurando que la misma se encuentre en las mejores condiciones posibles.

El buque contará, además, con el siguiente equipo:

- ropa de abrigo para trabajos dentro de las cámaras frigoríficas
- buzos especiales para trabajos en interiores de tanques y motor principal

ARTICULO 20

ROPA DE CAMAROTE Y COMEDORES

Al embarcar se entregará a cada tripulante un juego de mantas, sábanas, funda de almohada, funda de colchón, una toalla de baño, dos de mano, y utensilios de comedor, incluida una servilleta, todo ello limpio y en perfecto estado de conservación.

Con periodicidad máxima de una semana se sustituirá la ropa de cama, comedor y toallas. Los cubrecamas se cambiarán con la periodicidad necesaria.

Cada tripulante, al desembarcar, entregará la servilleta ropa de cama y toallas a quien habitualmente lleve el control de las mismas, y, en la cocina, perfectamente limpios los utensilios de comedor.

Igualmente, al desembarcar, el tripulante dejará el camarote perfectamente limpio, disponiendo del tiempo necesario para su limpieza dentro de su jornada de trabajo, quedando cerrado y entregando la llave al 1° Oficial de Cubierta.

ARTICULO 21

SERVICIO DE LAVANDERIA

Las empresas se comprometen a dotar a todos sus buques de un servicio de lavandería (tren de lavado) suficiente para las necesidades del buque.

El lavado de la ropa del buque sólo deberá ser efectuado por el personal de a bordo, en los casos de que, por necesidades de la navegación, no pueda ser efectuado en puerto por las lavanderías.

El lavado y planchado de la ropa del buque, dará derecho al tripulante que lo realice a percibir una prima semanal de 4.425,- pesetas, siendo voluntario por parte del tripulante el aceptar dicho trabajo, que se realizará dentro de su jornada normal.

Al objeto de que no se produzca la necesidad imperiosa de efectuarse el lavado de la ropa del buque a bordo, las empresas le dotarán de suficiente número de juegos de cama, toallas, manteles, etc.

Asímismo, todo el material necesario para el lavado y la limpieza será suministrado por las empresas en cantidad suficiente.

Las empresas dotarán a sus buques, que técnicamente lo admitán, de dos lavadoras automáticas, y su uso será exclusivo para el lavado de los efectos personales de los tripulantes.

La utilización de los trenes de lavado y los locales donde éstos se encuentren instalados podrá ser regulada por el Primer Oficial del buque, si se hace necesario, a efectos de un aprovechamiento racional de las instalaciones. En este caso, la regulación se hará asignando a cada departamento o servicio, de lunes a sábado, un tiempo adecuado a sus necesidades. El domingo su utilización será libre para todos los tripulantes del buque.

SERVICIO DE LAVANDERIA

La limpieza y buen orden de estos servicios y de los locales corresponderá a sus usuarios, quienes se responsabilizarán plenamente de ello, con el fin de que en todo momento se encuentre el lugar seco, limpio y en condiciones de ser utilizado.

En los buques que no existan las citadas lavadoras automáticas, o éstas no se encuentren en condiciones de funcionamiento, el lavado de los efectos personales de los tripulantes correrá a cargo de las empresas, abonando las mismas los gastos de lavandería mediante presentación de las facturas correspondientes.

ARTICULO 22

PERDIDA DE EQUIPAJE A BORDO.

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

a) 110.000 pesetas por pérdida total.

b) Hasta 110.000 pesetas por pérdida parcial a juicio del Capitán, una vez oído al interesado.

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

ARTICULO 23

TRANSPORTES EN FONDEADAS Y PUERTOS

Cuando el buque se encuentre fondeado y el servicio de lanchas a tierra no suponga riesgo, se dispondrá de un servicio de lanchas adecuado cuyos horarios serán confeccionaods por el Capitán, oído el miembro del Comité de Flota.

Este servicio constará de un mínimo de dos viajes redondos y, al confeccionar los horarios, se tendrán en cuenta las guardias, horas de trabajo, horarios de comidas o regulaciones propias del puerto.

Los Jefes de departamento, con la autorización del Capitán, quedarán facultados para organizar el trabajo a bordo, las guardias o los horarios de comidas de forma que queden francos de servicio el mayor número de tripulantes y que, de forma rotativa, puedan todos ellos saltar a tierra.

La existencia de lanchas fuera de los horarios establecidos se comunicará a los tripulantes a fin de que puedan ser utilizadas, siempre que sea posible, por el personal franco de trabajo o de guardias.

En los buques que atraquen en zonas lejanas a la unidad y de difícil comunicación y que a menos de 2 kms. del atraque no tengan transportes regulares y frecuentes (metro, tren, autobuses), se dotará de transportes apropiados a los tripulantes del buque, bien entendido que habrá de adaptarse al horario de los servicios y frecuencias que se hubieran establecido.

Al objeto de conseguir una buena aplicación de este artículo, se establece que cuando, sin causa justificada, no se ponga el servicio de lanchas o no se dote de transportes apropiados a los tripulantes, las horas de permanencia a bordo, fuera del horario de trabajo, serán consideradas como horas extraordinarias.

La justificación de la ausencia de estos servicios deberá hacerse por el Capitán, por escrito, al miembro del Monité de Flota y, de no existir éste, a 1/3 de la tripulación, si éstos así lo solicitasen, por escrito.

ARTICULO 23-BIS

CAMBIO DE HORARIO DE SALIDA

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

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

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

Para determinar la existencia de fuerza mayor, se recurrirá a la Comisión Paritaria.

ARTICULO 24

RETRIBUCIONES

Son las que figuran en el Anexo nº 1. Las cifras de dicho anexo son de carácter mensual y su importe bruto.

Por salario profesional se entiende la percepción mínima que corresponde a un tripulante, atendidas únicamente su adscripción a la Empresa y su categoría profesional.

El Salario Profesional de cada una de las categorías será el señalado en la tabla 1 del anexo I y se devengará siempre que el tripulante se encuentre al servicio de la empresa.

El salario profesional se percibirá en catorce pagas iguales; es decir, tanto en los períodos de navegación como en los de vacaciones y pagas extraordinarias de Julio y Diciembre.

La jornada laboral obligatoria será de 40 horas semanales de trabajo; es decir, de 8 horas diarias, de lunes a viernes inclusive.

Queda especialmente convenido que se trabajarán 4 horas los sábados por la mañana. Estas horas tendrán su directa compensación en las vacaciones acordadas en este Convenio y no devengarán, en ningún caso, el Plús de sábados, domingos y festivos.

Los trabajos efectuados en sábado por la tarde, domingos y festivos tendrán la consideración de jornada extraordinaria que se especifica en el artículo 35: "Plus de Guardia y trabajos en sábados tarde, domingos y festivos"

La jornada diaria es aquella que comenzando a las 08'00 hs finaliza a las 17'00 hs., con una hora de descanso intermedio para la comida.

Los turnos de guardia serán de 00'00 hs a 04'00 hs y de 12'00 hs a 16'00 hs; de 04'00 hs. a 08'00 hs. y de 16'00 hs a 20'00 hs; de 08'00 a 12'00 hs y de 20'00 a 24'00 hs.

Los Oficiales Radioelectrónicos cubrirán las guardias según se establece en el artículo relativo a horarios de escucha de la Unión Internacional de Telecomunicaciones. Los Radios, en puerto, cubrirán la jornada diaria establecida de 08'00 a 17'00 hs.

La jornada no se podrá partir en más de dos períodos de trabajo.

Durante la hora de la comida no se iniciará una maniobra, ni se efectuará ningún trabajo, salvo fuerza mayor para la seguridad del buque o pérdida de mareas o situaciones que, en la práctica y a juicio del Capitán, se considere como excepcional. No se considera a éstos como término excepcional, la provisión del buque, pertrechos y documentación.

Los sábados, domingos y festivos comprendidos en el período de embarque están integrados en las vacaciones, en su parte correspondiente, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente y, por tanto, no podrán producirse compensaciones por ningún motivo.

REGIMEN EN PUERTO

De acuerdo con el artículo 21.1 del R. Decreto 2001/83, se establece como régimen de jornada en puerto la de 08'00 a 17'00 hs., estableciéndose los turnos de guardia de forma que siempre se cumpla el segundo párrafo de dicho artículo. El descano mínimo será de 12 horas cuando el buque se halle en puerto y se considerará como tal el tiempo en que el personal permanezca en tierra o a bordo por su propia voluntad.

ARTICULO 25

ANTIGUEDAD

Se entenderá por tal el complemento salarial que percibe el tripulante por cada trienio y conforme a la tabla anexo nº 2.

Se percibirá en todos los supuestos en que se cobre el salario profesional.

ARTICULO 26

VACACIONES

a) A partir del 1º de Enero de 1984, 64 días de vacaciones por cada 150 días de servicio a las empresas.

b) A partir del 1º de Enero de 1985, 63 días de vacaciones por cada 135 días de servicio a las empresas.

c) A partir del 1º de Enero de 1986, 61 días de vacaciones por cada 120 días de servicio a las empresas.

Este régimen de vacaciones regirá con independencia del tipo de buque o navegación, percibiéndose, en dicho período, el importe del S.P. estipulado en el Anexo nº 1

Las vacaciones tienen carácter de totales por todos los conceptos.

Los sábados tarde, domingos y festivos están integrados en las vacaciones, en su parte correspondiente, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente y, por tanto, no podrán producirse compensaciones por ningún motivo.

ARTICULO 27

COMISION DE SERVICIO

Se entenderá por Comisión de Servicio la misión profesional o cometidos especiales que, circunstancialmente, ordenen las empresas realizar a los tripulantes en cualquier lugar, así como la expectativa de embarque cuando el tripulante se encuentre fuera de su domicilio por orden de las empresas.

En comisión de servicio, los tripulantes devengarán el salario real que venían disfrutando en su puesto normal de trabajo, así como vacaciones de Convenio.

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

Cuando la Comisión de Servicio tenga una duración superior a los 15 días y se realice en el domicilio del tripulante, los 15 primeros días devengarán vacaciones de Convenio y el resto de los días devengarán vacaciones de O.T.M.M.

Si la Comisión de Servicio se realiza en el domicilio del tripulante, éste percibirá la mitad de la dieta estipulada en este Convenio.

Además de los casos anteriores citados, también se considerarán Comisión de Servicio, cuando el tripulante se encuentre embarcado y haya de realizar algún desplazamiento o efectuar comidas fuera del buque para resolver asuntos relacionados con el mismo. Los gastos ocasionados deberán abonársele, previa presentación de las facturas correspondientes.

ARTICULO 28

OFICIALES ALUMNOS

Los Oficiales Alumnos percibirán mensualmente y en las pagas extraordinarias la cantidad que como gratificación bruta figura en la tabla salarial.

Durante el período de embarque, tendrán la consideración de Oficiales, pero a efectos laborales se atendrán a lo establecido en la legislación vigente referente a la categoría de Alumnos.

Asimismo, tendrán el régimen de jornada establecida para los Oficiales y ésta deberá limitarse extrictamente a la necesaria para su completa formación profesional, abonándoseles los trabajos excepcionales que sobrepasen la limitación anterior.

Disfrutarán del mismo régimen de vacaciones que el resto del personal de las empresas, siendo dichas vacaciones optativas del alumno sin remuneración, corriendo a cargo de las empresas los gastos de viajes y dietas de desembarque y embarque.

Finalizado el período de vacaciones, las empresas se comprometen a embarcarlo en cualquiera de sus buques.

A los Oficiales Alumnos que realicen las 3/4 partes de las prácticas en buques de las empresas, y una vez que sea personal fijo, se los reconocerá este tiempo como antigüedad, en el caso de continuar prestando servicios en las empresas.

ARTICULO 29

DIETAS Y VIAJES

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

Se percibirán dietas en los siguientes casos:

1º Comisión de servicio fuera de domicilio.

2º Durante el tiempo de viaje necesario para el embarque o desembarque hasta llegar a su domicilio.

Las dietas en territorio nacional vendrán integradas por el conjunto de los siguientes conceptos y valores:

Comida.	1.160,--	Ptas
Cena.	950,--	"
Alojamiento	2.320,--	"

En caso de que por motivos junstificados hayan de realizarse gastos superiores, en entregarán a las empresas los recibos oportunos para su consideración a efectos de su reembolso.

En los viajes al extranjero, se procurará por las empresas que sean programados y organizados de tal forma que, tanto al comienzo como al final del viaje y lugares intermedios donde los tripulantes se vean obligados a hacer trasbordos en sus medios de locomoción, cuenten con la debida asistencia desde el mismo instante de su llegada a la estación o aeropuerto.

Los medios de transporte, alojamiento y la manutención no sólo serán por cuenta de las empresas, sino que deberán estar organizados con anterioridad a la llegada de los tripulantes a los que se facilitará, asímismo, una cantidad apropiada de divisas.

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

En todo caso, los tripulantes percibirán por adelantado de las navieras, armador o sus representantes, el importe aproximado de los gastos de locomoción y dietas, caso de que no se le entreguen los correspondientes billetes de pasaje.

En caso de que los gastos de desembarque por accidente o enfermedad se abonen por las empresas a los tripulantes, estos estarán obligados a enviar a las mismas los correspondientes justificantes.

Este artículo entra en vigor el día de su aprobación.

ARTICULO 30

AUSENCIA DE ALGUN OFICIAL DE PUENTE O MAQUINAS

Cuando, por alguna causa justificada, la plantilla de Oficiales de Puente o Máquinas no esté completa en algún buque, se repartirá entre los restantes miembros de la plantilla de dicho buque una cantidad equivalente al salario profesional y horas extras garantizadas del Oficial ausente.

La distribución de dicha cantidad será la siguiente

1) Navegando:

a) Si los Oficiales de Puente o de Máquinas se reparten los dos guardias del Oficial ausente, el Capitán o Jefe de Máquinas percibirá el 30% y los 2 Oficiales restantes el 35%, cada uno, del salario embarcado que figura en el anexo nº 1

b) Si el Capitán o Jefe de Máquinas cubren una de las dos guardias del Oficial ausente, cubriendo la otra los dos Oficiales de Puente o Máquinas, se distribuirá el salario embarcado de dicho Oficial, de la siguiente forma:
- 50% para el Capitán o Jefe de Máquinas
- 25% para cada uno de los otros dos Oficiales

c) Si el Capitán o Jefe de Máquinas cubren las dos guardias del Oficial ausente, la distribución del salario embarcado de dicho Oficial, se hará de la siguiente forma:
- 70% para el Capitán o Jefe de Máquinas
- 15% para cada uno de los dos Oficiales de Puente o Máquinas.

2) En puerto:
Se seguirá el mismo criterio que en el apartado 1) y el trabajo fuera de guardias se computará como si duera de guardia.

ARTICULO 31

TRABAJOS DE CATEGORIA SUPERIOR

El desempeño de una plaza de categoría superior a la establecida en el contrato dará derecho a percibir el sueldo y demás conceptos retributivos, conforme a esta categoría. Quedan exceptuados los puestos de confianza de las empresas (Capitanes y Jefes de Máquinas

Para que un tripulante pase a ser efectivo en categoría superior, deberá desempeñar este trabajo consecutivo durante tres meses o durante un período de seis meses, no consecutivos, realizados en el plazo máximo de tres años, estando en su caso, en posesión del título correspondiente.

Cuando un tripulante haya cumplido alguno de estos dos supuestos, deberá ser remunerado con las percepciones correspondientes a dicha categoría superior (salario profesional y horas extras).

ARTICULO 32

TRABAJOS SUCIOS, PENOSOS Y PELIGROSOS

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

1° TRABAJOS QUE DEBERAN SER REALIZADOS POR PERSONAL AJENO AL BUQUE:
- Limpieza del interior de la caja de cadenas
- Picado o pintado del interior de la cada de cadenas
- Limpieza del interior de cofferdams
- Picado o pintado del interior de cofferdams
- Limpieza del interior de tanques de lastre y dobles fondos
- Picado o pintado del interior de tanques de lastre.
- Limpieza de tanques de agua dulce
- Picado, pintado o encalichado de tanques de agua dulce
- Limpieza bajo plancha de todas las sentinas de máquinas
- Picado o pintado bajo planchas de todas las sentinas de la máquina
- Picado con chorro de arena o chorreado
- Limpieza de tanques de aceite o combustible
- Trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga en buques petroleros. Cuando estos trabajos deban realizarse navegando, se considerarán sucios, penosos o peligrosos.

CONSIDERACION ECONOMICA DE ESTOS TRABAJOS:

1°) Ninguno de estos trabajos podrán ser realizados en la mar, salvo pacto entre la tripulación y los armadores o sus representantes, cuando estos trabajos sean urgentes.
El pacto de las cantidades a abonar se extenderá por escrito y se firmará por el Capitán y todos los trabajadores, antes del comienzo de los trabajos.

2°) En caso de que estos trabajos deban realizarse en la mar, por seguridad del buque o si las condiciones higiénicas así lo exigieran, se estará, en cuanto a su consideración económica, de acuerdo con la tabla que figura en el anexo n° 4, teniendo en cuenta que la justificación de la realización de estos trabajos deberá hacerse por escrito por el Capitán o Jefe de Máquinas, exponiendo las causas por las cuales se considera inaplazable dicho trabajo, entregando dicho escrito a los tripulantes afectados. La limpieza de los tanques de Doble Fondo en ningún caso podrá ser obligatorio en la mar

2° TRABAJOS QUE DEBERAN REALIZARSE POR LA DOTACION Y QUE TIENEN LA CONSIDERACION DE TRABAJOS SUCIOS, PENOSOS Y PELIGROSOS:

2.a) Trabajos cuya consideración económica será la que figura en el anexo n° 4
- Limpieza completa del interior del cárter del motor principal
- Limpieza del interior de la galería de barrido
- Limpieza del interior de conductos de humo, caldera y caldereta
- Limpieza, picado y pintado del cuarto de bombas

2.b) Trabajos cuya prima se calculará tomando como base el valor de la hora extra, si se realiza dentro de la jornada laboral y de hora extra doble, si se realiza fuera de la misma.
En ningún caso las horas empleadas en la realización de estos trabajos serán incluídas en el tope pactado de horas extraordinarias o consideradas como "MODULOS"
- Trabajos en el interior de la caja de cadenas y limpieza necesaria para la realización de los mismos
- Trabajos en el interior de cofferdams y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos en el interior de tanques de lastre o agua dulce y peaks de Pr y Pp y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos bajo plancha de la sentina de máquinas y auxiliares y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos sin limpieza en el interior de la galería de barrido
- Trabajos sin limpieza en el interior del cárter del Motor Principal
- Trabajos (desmontaje y montaje) de las válvulas de barrido dentro del M.P. y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Limpieza de las camisas del motor principal cuando éstas se encuentren dentro del mismo
- Trabajos en el interior de tanques de aceite y/o combustible
- Trabjos en el interior de conductos de humos o calderas
- Trabajos en la mar, ocasionados por averías del propulsor principal
- Limpiezas de sentinas corridas de bodegas
- Trabajos en cuadros o equipos eléctricos con voltaje superior a 250 voltios, en concreto y además del aspecto genérico que encierre este punto, en toda la actividad enacaminada a la reparación por averías de los equipos de T.S.H. y de ayuda a la navegación cuando se trabaje con estos voltajes.
- Pintado a pistola de recintos cerrados
- Trabajos de desmontaje y montaje, limpieza y pintado en la plataforma de auxiliares y desmontaje y montaje de válvulas en la plataforma de calderas, cuando sobrepasen los 45°
- Trabajos en el interior por bajo de -5 grados o por encima de de +45 grados (las bodegas no frigoríficas y la cámara de máquinas se consideran como exteriores
- En la mar, subida a alturas superiores a 1,5 metros en vacío y sin contar con plataforma fija, perteneciente a la estructura del buque, siempre que sea necesario para la seguridad del buque u observándose estrictamente todas las medidas de seguridad personal En caso contrario queda totalmente prohibido.

- Estiba de cadenas en caja de cadenas cuando se haya de permanecer en el interior de la misma.
- Recepciones o fiestas oficiales en las que el servicio o la preparación estén a cargo del personal de fonda.
- Encalichado o cementado de recintos cerrados
- Trabajos de reparación y manejo de válvulas en el túnel bajo planes de bodegas. (No se considerarán, a efectos de este apartado, como túneles los del eje de cola de las motonaves "LUCHANA" "LAS ARENAS" y "VALENTINA FRIAS"
- Los trabajos de mantenimiento realizados dentro de los tanques altos laterales, siempre que no estén considerados en el apartado 2.c), tendrán la misma consideración económica que los de dicho apartado.

2.c) Limpieza de bodegas y tanques altos laterales

Deberá ser considerado como limpieza de bodegas cualquier método o práctica habitual en la Marina Mercante (barrido en seco, baldeo, barrido con serrín húmedo, secado con estopa o serrín, etc.) y los trabajos directamente derivados de ello, tales como el sacado a cubierta de los restos de las citadas limpiezas. Sin embargo, una vez finalizada la limpieza, las posibles barreduras de pequeños restos de óxido o secado de humedades en los planes de bodegas que, circunstancialmente, puedan ocasionarse, derivados de la apertura y/o cierre de escotillas, no serán considerados como limpieza de bodegas. Según concurran las siguientes circunstancias:

a) Cuando exista premura

b) Fuera de la jornada de trabajo

c) Cuando la carga que se hubiese transportado lo convierta en trabajo especialmente sucio, penoso o peligroso, y en especial en el caso de líquidos en depósito o sustancias en polvo, piedra o grano en sacos, cuando hubiese habido pérdidas, minerales a granel, grano a granel, mercancías tóxicas.

La consideración económica de estos trabajos será:

1) Si se cumple uno de los apartados a), b) o c) su valor será de 348 pesetas por hora/hombre trabajada.

2) Si se cumplen dos de los apartados anteriores, su valor será de 694 pesetas por hora/hombre trabajada.

3) Si se cumplen los tres apartados anteriores, se valor será de 857 pesetas por hora/hombre trabajada.

También será considerado trabajo sucio, penoso o peligroso cualquier otro que, por sus características y a juicio del Capitán y/o Jefe de Máquinas, merezca la inclusión en este artículo.

Cuando las limpiezas de todos estos trabajos enumerados en este artículo sean parciales, se valorará porcentualmente el trabajo de limpieza a efectuar.

SEGURIDAD E HIGIENE EN ESTOS TRABAJOS:

Dadas las especiales características de movilidad de medio que hace aun mayor la inseguridad de la realización de determinados trabajos, principalmente en aquellos que por su ineludible ejecución se hace necesaria la utilización de guindolas, planchas, escaleras u otros medios análogos, deberá cumplirse al máximo lo establecido en materia de seguridad, tanto en base a O.T.M.M. como en la orden del Ministerio de Trabajo de 9 de Marzo (Ordenanza General de Seguridad e Higiene en el Trabajo), disposiciones complementarias y Convenios Internacionales, ratificados por el Estado Español.

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

Los jefes de los departamentos y el personal de Maestranza, encargado de la dirección directa de éstos, vigilará cuidadosamente el cumplimiento de estas normas.

La falta de estas medidas no se podrá compensar económicamente.

Si, a juicio del personal encargado de realizar estos trabajos, las medidas de seguridad no son suficientes, no se obligará a efectuarlos en tanto no se pronuncie la autoridad laboral competente sobre las medidas a adoptar

ARTICULO 33

TRABAJOS ESPECIALES

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

Ningún tripulante podrá ser obligado a la realización de estos trabajos, salvo en circunstancias especiales en las que peligre la seguridad del buque o de la carga o cuando no exista censo de trabajadores portuarios o no fuera suficiente y cualificado a juicio de los sindicatos u organizaciones portuarias o en el caso del apartado c), cuando por tener el buque que hacerse a la mar sea imprescindible que su dotación lo realice.

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

El tratamiento económico de estos trabajos se pactará libremente a un tanto alzado entre el armador, o su representante, y las tripulaciones.

En los casos en que de acuerdo con el párrafo 2° su realización no revista el carácter de voluntariedad, se pactará el tratamiento económico en cada caso, excepto en el punto c) (acarreo, embarque de víveres y provisiones y pertrechos), cuya compensación se hará tomando como base el valor de la hora extra si se realiza dentro de la jornada laboral y como hora extra doble si se realiza fuera de la misma.

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

Son trabajos especiales:

a) Trincaje y destrincaje de cualquier tipo de mercancías, tanto en cubierta como en bodegas, siempre que sea necesario el empleo de elementos o medios tradicionales de trincaje (cabos, cabos de Hércules, cables cadenas, correas, tensores, calzos, cuernos, zapatas angulares, grilletes, etc.)

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

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

b) Carga, descarga, estiba y desestiba de mercancías que precisen, incluidos vehículos de motor en régimen de equipaje y correos.

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

Se entiende por acarreo el transporte de los víveres y pertrechos por la dotación del buque desde un almacén o lugar alejado del buque hasta el lugar idóneo para su

embarque, entendiendo como tal el lugar al alcance de los medios de embarque propios del buque (grúas y/o puntales).

El tiempo computable para estos casos será el realmente trabajado en el acarreo y embarque de las provisiones y pertrechos.

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

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

Las normas que regulan las descargas de graneles y su tratamientos económico serán las que se detallan en el anexo nº 6

NORMAS GENERALES PARA EL EMBARQUE DE VIVERES Y PERTRECHOS:

El embarque o desembarque de pertrechos será realizado el personal del departamento a que éstos pertenezcan, independientemente de que el manejo de los medios de carga o descarga utilizados correspondan al personal de cubierta.

En las provisiones generales colaborarán todos los departamentos organizándose de la forma más conveniente para su embarque y distribución en pañoles y gambuzas.

El embarque de provisiones de boca corresponde al personal de fonda de forma ordinaria, y en aquellos casos en que el volumen de aquella lo aconseje, se le prestará el adecuado auxilio por parte del personal de cubierta y máquinas.

ARTICULO 34

HORAS EXTRAORDINARIAS

Serán consideradas horas extraordinarias todas aquellas que sobrepasen la jornada ordinaria de 40 horas semanales.

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

1.- Los trabajos de fondeo, atraque y desatraque, enmendadas previstas, apertura y cierre de escotillas y arranches.

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

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

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

5.- Atención de autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.

6.- Trabajos necesarios para el mantenimiento de la máquina del buque, entendiéndose como tales aquellos trabajos que por sus especiales características o por su urgencia no pudiesen realizarse en jornada normal.

La naturaleza de las horas extraordinarias, en la Marina Mercante, tiene carácter especial, dado que las mismas se producen por contingencias necesarias en la navegación, imprevisibles en la mayor parte de los casos.

La consideración del buque como centro de trabajo de la tripulación en el régimen especial de la Marina Mercante hace que la compensación retributiva de las horas extraordinarias tenga una naturaleza específica de cálculo de su valor.

El valor de la hora extraordinaria directamente realizada durante 1984, será el que marque la tabla del anexo 3.

Igual tratamiento se dará a la valoración de la hora ordinaria pactada según tabla del anexo nº 1.

No se computarán como horas extraordinarias, aunque se efectúen fuera de la jornada normal, las realizadas en los casos siguientes:

- Cuando las ordene el que ejerza el mando del buque para socorrer a otros barcos o parsonas en peligro, sin perjuicio de los derechos que la legislación reconoce a las tripulaciones, en los casos de hallazgo o salvamento. Cuando el que ejerza el mando del buque las considere necesarias o urgentes durante la navegación para la seguridad del mismo, de las personas a bordo o del cargamento (las horas incurridas en este apartado, entrarán dentro del tope pactado).
- En los casos de ejercicios periódicos prescritos para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar. Estos ejercicios se realizarán en jornada de trabajo, a tenor de lo dispuesto en la legislación vigente (Estatuto del Trabajador)
- Cuando lo exijan las formalidades aduaneras, la cuarentena u otras disposiciones sanitarias.

Las horas extraordinarias se clasifican en:

1) Horas extraordinarias dentro del tope pactado.

2) Horas extraordinarias fuera del tope pactado.

1) HORAS EXTRAORDINARIAS DENTRO DEL TOPE PACTADO

Por parte de las empresas se abonará al personal embarcado (con excepción del Capitán y Jefe de Máquinas) el importe de 35h. e mensuales y su percepción será la que por su importe mensual figura en la tabla 2 del anexo nº 1).

Como contraprestación, por parte del personal embarcado se aceptará la realización de trabajos en horas extraordinarias que se les proporgan en tanto no rebasen la cifra de 35 horas mensuales y siempre y cuando se empleen para realizar los trabajos comprendidos en los seis supuestos de la primera parte de este artículo.

En los casos en que no se llegue a realizar el tope de 35 horas extraordinarias mensuales, la diferencia no podrá ser acumulada para meses posteriores.

2) HORAS EXTRAORDINARIAS FUERA DEL TOPE PACTADO

Serán aquellas que se abonarán según la tabla del anexo nº y comprendidas en los siguientes apartados.

1º Las que excedan de 35 horas mensuales.

2º Las que excedan de doce horas de jornada cuando en cumplimiento de los previsto en este artículo, algún tripulante se vea obligado a prolongar su jornada en más de 4 horas extras.

El final de un día natural no afecta al concepto de prolongación de jornada si el trabajo o servicio comenzado en un día natural continúa sin interrupción en el día siguiente.

3° Aquellas de cumplimiento obligatorio (en los seis supuestos contemplados en la primera parte del artículo) realizadas en sábado, domingos y festivos, fuera de los módulos.

ARTICULO 35

PLUS DE GUARDIA Y TRABAJOS EN SABADOS TARDE, DOMINGOS Y FESTIVOS

Como complemento al apéndice al Segundo Convenio General de la Marina Mercante, referente al acuerdo sobre esta materia se establece:

Las horas computables por módulos son aquellas que tienen que realizar el personal de guardia y fonda los sábados por la tarde, domingos y festivos obligatoriamente.

Estas horas se computarán por módulos. La duración del módulo será de cuatro horas, correspondiendo un módulo al sábado por la tarde y dos módulos al domingo y días festivos.

Si el personal no sujeto a guardias o fonda tuviera que realizar algunos de los trabajos contemplados en los seis supuestos señalados en la primera parte del artículo de horas extras en sábados tarde, domingos o festivos, computarán esas horas como módulos si son realizadas dentro de la jornada ordinaria (de 08.00 a 12.00 horas y de 13.00 a 17.00 horas), y como horas extras festivas las que se realicen fuera de esta jornada.

Debido a las circunstancias especiales de la jornada de trabajo en puerto para el personal de cubierta sujeto a guardia, a los guardianes se les abonará un módulo los sábados y dos módulos los domingos y días festivos.

Cuando se lleve a efecto lo previsto en el artículo 17 de este convenio, el personal de fonda tendrá su jornada laboral en sábados de 08.00 a 12.00 horas, computándoseles las horas que excedan de éstas como un módulo si no rebasa las cuatro horas y se realizan después de las 12.00 horas.

Los trabajos realizados en domingos y festivos por el personal de fonda, cuando se lleve a efecto el artículo 17, serán computables como módulos cuando se realicen entre las 08.00 y las 16.00 horas.

PLUS DE GUARDIA Y TRABAJOS EN SABADOS TARDE, DOMINGOS Y FESTIVOS.

Al objeto de lograr un exacto cumplimiento de este artículo se deberá llevar en cada buque la relación de las horas extraordinarias efectuadas, tanto normales como festivas.

ARTICULO 36

PERMANENCIA EN ZONAS INSALUBRES Y EPIDEMICAS

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

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

ARTICULO 37

MERCANCIAS EXPLOSIVAS, TOXICAS Y PELIGROSAS

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

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

B) En los buques que circunstancialmente transporten las materias indicadas, en concepto de carga, se abonarán durante el tiempo que dure su transporte las remuneraciones abajo indicadas, en función del grado de peligrosidad asignado a la mercancía y del tanto por ciento que el peso de la misma suponga en relación con el "peso muerto" del buque, indicado éste en el Certificado de Arqueo.

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

MERCANCIAS EXPLOSIVAS, TOXICAS y PELIGROSAS

GRUPOS DE PELIGROSIDAD

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

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

GRUPO "A": Mercancías reseñadas como pertenecientes a:

EXPLOSIVOS: Clase 1. División 1-1. Grupo compatibilidad A al F.
INFECCIONES: Clase 6-2
RADIOACTIVOS: Clase 7. Cuando de materiales radioactivos explosivos o de "acuerdos especiales" se trate

GRUPO "B":

EXPLOSIVOS: Clase 1. División 1-1. Grupo compatibilidad G.
Clase 1. División 1-2
Clase 1. División 1-3. Grupos compatibilidad A, B, C y n° 0019.

GRUPO "C":

EXPLOSIVOS: Clase 1. División 1-3. Resto mercancías no incluidas en grupo B.
GASES INFLAMABLES O TOXICOS:
Clase 2. n° ONC 1016, 1023, 1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067, 1076 y el "gas de agua".

MERCANCIAS EXPLOSIVAS, TOXICAS Y PELIGROSAS

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

GRUPO "D":

LIQUIDOS INFLAMABLES CON PUNTO BAJO DE INFLAMACION: Clase 3-1.

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

GRUPO "E":

EXPLOSIVOS: Clase 1. División 1-4

LIQUIDOS INFLAMABLES CON PUNTO MEDIO DE INFLAMACION: Clase 3-2, cuando sean además mercancías tóxicas.

GRUPO "F":

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

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

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

INFLAMABLES: Clase 3-3

TOXICOS: Clase 6-1

GRUPO "H":

SOLIDOS INFLAMABLES ESPONTANEAMENTE: Clase 4-2 excepto núms. ONU 1361, 1362, 1857, 1287

MERCANCIAS EXPLOSIVAS, TOXICAS Y PELIGROSAS

PEROXIDOS ORGANICOS: Clase 5-2

GRUPO "I":

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

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

GRUPO "K":

SOLIDOS INFLAMABLES EN PRESENCIA DE HUMEDAD: Clase 4-3

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

CALCULO DE REMUNERACION EN TANTO POR CIENTO DEL SALARIO PROFESIONAL

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

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

* Sin mínimo.

* Mínimo carga: peso muerto.

** Grupo peligrosidad.

ARTICULO 38

ZONAS DE GUERRA

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

a) A no partir en este viaje, siendo el tripulante, en este caso transbordado a otro buque. En caso que no sea posible el transbordo inmediato, el tripulante disfrutará de las vacaciones que le correspondan, pasando a continuación a embarcar ó a expectativa de embarque.

b) Los que accedan voluntariamente a salir de viaje pactarán libremente con la Empresa.

c) Caso de que, sin previo conocimiento al partir de viaje, el buque se encontrase en zona de guerra efectiva, los tripulantes percibirán el 200% de aumento en todos sus conceptos salariales fijos durante el tiempo que se hallen en dicha zona.

d) Asímismo, la Empresa, mientras dure la estancia en zona de guerra efectiva suplementará el seguro de accidente hasta 5,5 millones de pesetas por invalidez permanente y 3 5 millones de pesetas por muerte.

A los efectos de este artículo se entenderá por zona de guerra efectiva aquella en la que la Compañía de Seguros con la que contrate la compañía naviera requiera una cobertura de "Blocking and Trapping" y el importe de la sobreprima a abonar supere el 0,7% del valor asegurado del buque.

Dichos límites que cualifican el concepto de zona de guerra efectiva podrán ser reconsiderados por la Comisión Paritaria del presente Convenio cuando exista constancia expresa de su variación generalizada y se aplicará, previo aviso de dicha Comisión, desde la fecha de entrada en vigor de la variación.

ARTICULO 39

SERVICIO DE VALES

Cuando el buque no toque puerto español con frecuencia los tripulantes podrán solicitar del Capitán, el envío del importe de la nóminas a sus respectivos domicilios, debiendo éste efectuar la correspondiente solicitud a las empresas, mediante telegrama expedido en los cinco últimos días de cada mes.

Los correspondientes giros deberán ser realizados por parte de las empresas en los cinco primeros días de cada mes.

ARTICULO 40

PREMIOS, FALTAS Y SANCIONES

En aplicación y desarrollo de este artículo se estará a lo dispuesto en el capítulo XVII de la O.T.M.M. y en la Ley de 8/1980 de 10 de Marzo sobre Estatuto de Trabajadores.

ARTICULO 41

GRANDES LAGOS

Debido a las especiales características de trabajo en los "GRANDES LAGOS" se considerará horas extras todas aquellas horas transcurridas para la entrada y entre y entre esclusas, se realicen o no maniobras, y siempre y cuando el tiempo transcurrido entre dos maniobras consecutivas sea inferior a ocho horas.

Por ello, los trabajos realizados durante la permanencia en esta situación, tendrán la siguiente consideración económica:

1° PERSONAL DE CUBIERTA

1° Oficial	57.281,- Ptas.
2° Oficial	48.294,- Ptas.
3° Oficial	43.689,- Ptas.
Contramaestre	39.254,- Ptas.
Carpintero	33.979,- Ptas.
Marinero	28.952,- Ptas.
Mozo	28.748,- Ptas.

2° RESTO DEL PERSONAL

En cuanto al resto del personal, cobrarán las horas efectivamente realizadas.

El personal de Máquinas, Oficial, Radiotelegrafista, Fonda y Alumnos, cobrarán, fuera de la jornada ordinaria, las horas extras que se vean obligados a realizar, por razón del paso de las esclusas, que no entrarán en las 35 horas convenidas.

No es aplicable para el personal de Cubierta, en este caso, el artículo 34 sobre horas extraordinarias.

ARTICULO 42

PRESTAMOS

Las empresas establecerán un fondo para la concesión de préstamos para la adquisición de viviendas, que podrán solicitarse por el personal que posea una antiguedad de dos años.

Estos préstamos no serán superiores al 75% del salario profesional anual; no devengarán interes alguno y se devolverán en mensualidades en un plazo no superior a cuatro años.

La justificación de que el préstamo se destina a la vivienda propia se deberá hacer adecuadamente. No se concederán préstamos para una segunda vivienda.

El fondo destinado a este fin por ambas empresas queda establecido en 20.000.000

La concesión de los Préstamos se realizará en los primeros diez días de cada trimestre. En el caso de que las solicitudes sobrepasen el límite de este fondo, se tendrán en cuenta la antiguedad y demás circunstancias personales del solicitante.

Cuando un tripulante solicite un préstamo y éste le sea denegado, las empresas deberán notificarlo por escrito al interesado, exponiéndole las razones por las que el préstamo le es denegado.

En el supuesto de que el tripulante tenga pendientes de devolución cantidades como consecuencia de un préstamo y se extinga su relación laboral con las empresas, deberá devolver dichas cantidades antes de abandonar las mismas.

ARTICULO 43

JUBILACION COMPLEMENTARIA

Provisionalmente y mientras no se establezca un plan nacional de las empresas para la jubilación, complementario a la Seguridad Social, Cía. NAVIERA VASCONGADA, S.A. NAVIERA BILBAINA, S.A. y ARGOS MARITIMA, S.A., se compromete a satisfacer a sus tripulantes que se jubilen, de conformidad con la legislación vigente y que tengan una antiguedad mínima de 15 años en las empresas, las siguientes cantidades mensuales:

Capitanes y Jefes de Máquinas	14.770,- Ptas.
Oficiales	11.816,- Ptas.
Maestranza	10.339,- Ptas.
Subalternos	8.862,- Ptas.

A los tripulantes actualmente jubilados, y que cumplan las condiciones señaladas en el primer párrafo de este artículo, se les pagarán, a partir del 1° de Enero, las cantidades citadas en lugar de las que actualmente perciben.

Para justificar el derecho a percibir estas cantidades, los interesados deberán presentar, al principio del año, un certificado de fe de vida.

ARTICULO 44

PREMIOS DE NUPCIALIDAD Y NATALIDAD

Con autonomía de que la Administración Pública abone al trabajador fijo por los supuestos que en este artículo se contemplan, las empresas abonarán a los tripulantes fijos que contraigan matrimonio, y al tiempo de comenzar el permiso correspondiente, la cantidad de 29.600 Ptas.

El tripulante, fijo de plantilla de las empresas, percibirá la cantidad de 17.700,- Ptas. por nacimiento cada hijo. Será requisito formal para el abono indicado la presentación del Libro de Familia o certificado de inscripción en el Registro Civil.

ARTICULO 45

AYUDA PARA HIJOS SUBNORMALES Y MINUSVALIDOS

Las empresas establecerán una pensión para hijos subnormales en la Mutualidad de Previsión Social para Ayuda a Subnormales que dará derecho, en caso de fallecimiento del padre o tutor, a disfrutar, por parte del hijo subnormal, de una pensión vitalicia.

La Mutualidad vigilará para que la pensión sea aplicada a su fin específico: el cuidado del beneficiario subnormal.

La cuota que las empresas deberán pagar anualmente a la Mutualidad, depende de la edad de mutualista (padre o tutor del subnormal).

A tal fin, el personal de las empresas que tengan algún hijo subnormal, deberá notificarlo a las mismas, adjuntando los datos que le sean requeridos, conforme a los estatutos de la citada Mutualidad, que regirán para todo lo relacionado con dichas pensiones.

Esta pensión vitalicia para el hijo subnormal es, actualmente, en la categoría F de ptas. 144.000,- anuales y el disfrute será inmediato al fallecimiento del padre o tutor o a su incapacidad absoluta.

Asimismo, las empresas estudiarán algún tipo de ayuda para hijos minusválidos o incapacitados, pudiendo, los padres que tengan algún hijo en estas condiciones, notificarlo a las empresas, indicando cuál consideran el tipo de ayuda más idóneo.

ARTICULO 46

PERMANENCIA DE FAMILIARES A BORDO

Todo el personal de flota puede solicitar de las empresas, directamente o a través del Capitán, ser acompañado, mientras se encuentre embarcado, por la mujer o hijo o algún familiar del primer grado de consanguinidad

Las empresas admitirán la solicitud hasta los límites que constituyen el uso y costumbre dentro de las mismas y sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse el marco de las normas establecidas para el buque por SEVIMAR. En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (garantías, técnicos, sobrecargos, etc.) que, por necesidades de las empresas, deban embarcar en el buque.

Para efectuar el enrole, el acompañante deberá poseer una póliza de seguro que cubra los riesgos que puedan producirse mientras se encuentre en situación de embarque.

Igualmente acompañará Certificado Médico actualizado cada año al embarcar.

No podrán ser enroladas mujeres en estado de gestación, hijos menores de ocho años en viajes superiores a dos días sin escala y, el familiar que esté aquejado de cualquier enfermedad.

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

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

Se seguirá un orden según las peticiones de embarque.

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

La mujer o el acompñante no alterará, en ningún momento, la convivencia a bordo, ni la marcha normal de los trabajos del buque.

La manutención del familiar acompañante durante la navegación del buque será por cuenta de tripulante acompañado.

Durante la estancia del buque en puerto, las empresas correrá con el importe de la manutención relativa a los familiares acompañantes de los tripulantes que lo visiten. En los casos de buques en astilleros, la manutención de los familiares durante los quince primeros días correrá a cargo de las empresas, siendo los siguientes a cuenta del tripulante.

ARTICULO 47

SERVICIOS RECREATIVOS Y CULTURALES

Un razonable y variado número de periódicos y revistas será enviado a los buques que realicen viajes al extranjero y no toquen puertos españoles con frecuencia.

Todos los buques de las empresas deberán estar dotados de televisión y radiocassetes para todas las salas de estar, corriendo a cargo de las mismas todos los gastos de instalación, reparación y mantenimiento.

Asímismo, todos los buques dispondrán de una asignación mensual de 6.000,- pesetas para biblioteca, juegos recreativos y cintas cassettes, repartiéndola en partes iguales entre la Cámara de Oficiales y la de Maestranza-Subalternos.

Las empresas deberán dotar a sus buques de los libros laborales y profesionales que se determinen a nivel estatal en las Comisiones paritarias, nombradas al efecto. El coste de estos libros será por cuenta de las empresas y no podrá ser imputado a la asignación que se establece en el párrafo nº 3 de este artículo.

Ambas cámaras del buque deberán estar dotadas de mueble-biblioteca, distribuyéndose la totalidad de los libros entre ambas y eligiendo la tripulación el sistema de funcionamiento que considere más idóneo.

Asímismo las empresas dotarán a todos los buques de aparatos de cine, corriendo los gastos originados por el alquiler o compra de las películas a cuenta de las empresas, eligiéndose un sistema razonable para el buen funcionamiento de este servicio.

ARTICULO 48

CORRESPONDENCIA

Los Capitanes deberán exponer en los tablones de anuncios las direcciones postales de los Consignatarios o Agentes en los puertos donde al buque vaya a hacer escala próximamente, o indicar si el buque sale a órdenes.

Las empresas adoptarán medidas con el fin de enviar a los buques las cartas que, dirigidas a los tripulantes, se hayan recibido en la Naviera.

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

ARTICULO 49

PUESTOS EN TIERRA

Las empresas concederán a los tripulantes fijos de su flota un trato preferente sobre el personal ajeno a ellas, al objeto de ocupar destinos en tierra.

Ello, siempre que por parte de los marinos se superen las pruebas correspondientes. Dicha preferencia en el trato incluye la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado

ARTICULO 50

AIRE ACONDICIONADO

Las empresas y las tripulaciones se comprometen a mantener en perfecto estado de funcionamiento dicho servicio en todos aquellos buques en los cuales ya existe.

Asímismo, las empresas se comprometen a dotar a los buques donde no exista aire acondicionado, de ventiladores y aparatos adecuados de calefacción, comprometiéndose, igualmente, las empresas y los tripulantes a mantener los mismos en perfecto estado de funcionamiento.

ARTICULO 51

BUQUES DE NUEVA CONSTRUCCION

Las empresas se comprometen a dotar a todos los buques de nueva construcción de servicios suficientes de aire acondicionado y calefacción.

Asímismo, los comedores estarán convenientemente separados de las salas de estar, debiendo ser éstas lo suficientemente amplias y debiendo tener el mobiliario necesario para que puedan servir, a su vez, como sala de juego.

Por otra parte, se comprometen a dotar a dichos buques de cuarto de aseo en cada camarote, siempre que ello sea posible técnicamente y previa consulta con el Comité de Flota.

Igualmente, y si técnicamente fuese posible, les dotará del gimnasio y piscina.

ARTICULO 52

SEGURO DE ACCIDENTES

Aparte del Seguro Obligatorio de Accidentes y como complemento del mismo, las empresas establecen a su cargo y a favor de los tripulantes un seguro de accidentes, cubriendo los riesgos de Muerte e Invalidez Absoluta en su actuación profesional, con los capitales asegurados siguientes:

Por muerte. . . . . Ptas. 1.740.750,--

Por Invalidez Absoluta. . . . . " 2.321.000,--

Los nuevos capitales asegurados entrarán en vigor el mismo día de la firma de este Convenio.

DISPOSICION ADICIONAL 1ª

JORNADA LABORAL

El artículo 24 de este Convenio, en cuanto a jornada, cumple lo dispuesto en el Real Decreto nº 2001/83 de 29 de julio de 1983, regulador del régimen de jornada y descanso en el trabajo en la mar, de conformidad con lo dispuesto en la Disposición Final 4ª del Estatuto de los Trabajadores.

DISPOSICION ADICIONAL 2ª

COMISION DE SEGURIDAD E HIGIENE

Con un criterio de unificación de las normas y los servicios de Seguridad e Higiene en el Trabajo en los buques de la flota, y buscando la cooperación efectiva de las tripulaciones, las empresas, bajo la supervisión del Capitán y como continuación de la labor que en esta materia se viene realizando, constituirán una Comisión de Seguridad e Higiene en el Trabajo a bordo de los buques con las atribuciones y competencias que la legislación vigente reconoce a los mismos, al objeto de lograr la mayor participación real de sus dotaciones, así como el mejor cumplimiento de las normas en un área de tanta importancia.

1. Se forma una Comisión de Seguridad compuesta, bajo la presidencia y supervisión del Capitán por:
   Jefe de Máquinas
   Primeros Oficiales de Puente y Máquinas
   Un Titulado y un no Titulado
   Delegado de los Tripulantes o Miembro del Comité de Empresa de Flota.

   Si a juicio de los miembros de la Comisión fuese necesario, dada la naturaleza del tema a tratar, podrá formar parte de la misma eventualmente, un bombero, un electricista, un mecánicos o el cocinero.

2. OBJETIVOS

a) Aunar los esfuerzos de toda la tripulación para que el buque pueda ser considerado un lugar seguro de trabajo.

b) Evitar los accidentes a bordo.

c) Mejorar las condiciones de seguro.

d) Recomendar modificaciones y recibir sugerencias encaminadas al logro de una mayor garantía de seguridad, tanto de los tripulantes como del buque.

COMISION DE SEGURIDAD E HIGIENE

e) Interesar de las empresas el que se ponga a disposición de la Comisión de Seguridad e Higiene en cada buque la normativa y circulares vigentes en la materia.

FUNCIONES:

a) Velar a bordo se cumplan con las normas de seguridad vigentes.

b) Promover la observancia de las medidas para la prevención de accidentes.

c) La presentación a las empresas de sugerencias, propuestas y recomendaciones para la adopción de cualquier medida de seguridad a bordo.

d) La comprobación y correcto funcionamiento de los aparatos para la prevención y lucha contra-incendios y accidentes.

e) análisis de los accidentes ocurridos a bordo, haciendo las recomendaciones necesarias para evitar la repetición.

f) La vigilancia de la ejecución de los ejercicios de seguridad reglamentarios. Los ejercicios de adiestramiento y práctica a bordo (abandono, contra-incendios, emergencias, etc.) se realizarán periódicamente.

g) Proponer la concesión de recompensas al personal que se distinga por su comportamiento o intervención en actos meritorios, así como sanciones a quien incumpla normas e instrucciones sobre seguridad.

h) Proponer a la empresa la adquisición de los títulos de aquellas publicaciones en materia de seguridad que deban formar parte de la biblioteca del buque.

i) Participar junto con la empresa en la programación de cursos sobre seguridad.

COMISION DE SEGURIDAD E HIGIENE

Con objeto de interesar a toda la tripulación en los temas relativos a la Seguridad e Higiene en los buques, las sugerencias que sobre esta materia formule cualquier tripulante se llevará a cabo mediante la confección de un parte por triplicado, destinándose una copia para la Comisión, otra para el interesado y la última será remitida a la Dirección de la Empresa, junto con un informe de la propia Comisión.

REUNIONES:

La Comisión se reunirá cada mes con carácter obligatorio en sesión ordinaria y con carácter extraordinario, cuando así lo estime conveniente el Capitán por propia iniciativa o a petición razonada de los 2/3 de los miembros de la Comisión.

El Capitán como Presidente de la Comisión convocará y presidirá todas las reuniones y tomará las debidas medidas para asegurar la asistencia total de sus componentes. Al final de cada reunión se levantará la correspondiente acta, haciéndose constar los asuntos tratados, las medidas adoptadas y las sugerencias o recomendaciones que se deseen elevar a la Dirección.

ACTIVIDAD SINDICAL

NORMA 1

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

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

Expresar con entera libertad sus opiniones en las materias concernientes a la esfera de representación sindical.

Reunirse con el resto de la tripulación para deliberar sobre temas de actividad sindical.

3) Promover las acciones a que hayan lugar para la defensa de los derechos ó del interés sindical de sus representados.

4) Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso o ingerencia que afecte al ejercicio libre de su función.

5) Interrumpir su actividad laboral en el buque cuando las exigencias de su representación sindical impongan una interven-

ción directa e inaplazable para intentar solucionar cualquier problema que afecte a los intereses de los tripulantes, previo aviso al Capitán a través de su Jefe de Departamento.

NORMA 2

Los miembros del Comité de Flota dispondrán de una reserva de hasta 40 horas laborales retribuidas mensualmente para el ejercicio de su actividad, las cuales se podrán acumular para sí ó para otro miembro del Comité de Empresa por cada período de embarque y para los siguientes casos:

1) Asistencia a Congresos, Asambleas, Consejos, Coordinadoras, en su caso, y en general, a cualquier clase de reunión a que fueran convocados por su Sindicato.

Participación en seminarios, cursos ó actividades de carácter formativo sindical, promovidos por el Sindicato al que pertenezcan ó cuando expresa ó personalmente se le convoque.

3) Actos de gestión que deban realizarse por encargo de su Sindicato ó por razón de sus obligaciones específicas.

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

Para la utilización de las 40 horas y de las de a su cargo los miembros del Comité darán oportuno preaviso al Capitan.

Los miembros del Comité de Flota garantizan la no demora del buque por su asistencia a cursillos.

NORMA 3

Los tripulantes podrán ejercer su derecho de asamblea' se gún la legislación vigente y previo aviso al Capitán del buque.

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

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

NORMA 4

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

Los visitantes observarán las normas de seguridad establecidas y, asímismo, las empresas no se harán responsables de los accidentes que puedan ocurrirles durante su estancia a bordo y durante la travesía.

NORMA 5

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

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

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

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

NORMA 6

El Comité de Flota es el órgano representativo y colegiado de los Trabajadores de la Flota de la Empresa.

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

NORMA 7

El Comité de Flota tendrá las siguientes funciones:

1) Negociar y vigilar el cumplimiento del Convenio General y las Actas de aplicación del mismo en la Empresa y los demás pactos que se firmen entre ésta y sus tripulantes.

2) Ser informado por la Dirección de la Empresa:

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

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

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

d) En función de la materia de que se trate:

1) Sobre la implantación ó revisión de sistemas de organización del trabajo y cualquiera de sus posibles consecuencias.

2) Sobre la fusión, absorción ó modificación del status jurídico de la Empresa, cuando ello suponga incidencia que afecte al volumen de empleo.

3) El empresario facilitará al Comité de Flota el modelo ó modelos de contrato de embarque que habitualmente utilice, estando legitimado el Comité para efectuar las reclamaciones oportunas ante la Empresa en su caso, ante la Autoridad Laboral competente

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

3) Ejercer una labor de vigilancia sobre las materias:

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

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

4) Participar como reglamenteriamente se determine, en la gestión de obras sociales, establecidas en la Empresa en beneficio de los trabajadores ó de sus familiares.

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

6) Los miembros del Comité de Flota, y éste en su conjunto, observarán sigilo profesional en todo lo referente a los apartados a) y c) del punto 2 de esta norma, aún después de dejar de pertenecer al Comité de Flota y en especial en todas aquellas materias sobre las que la Dirección señale expresamente el carácter reservado. Esta obligación de sigilo se extenderá a los expertos que asesoren al Comité.

7) Aquellas otras que se le asignen en este Convenio.

8) Cualquier miembro del Comité podrá convocar asamblea en cualquier buque de la Empresa.

En aquellas Empresas en las que no haya posibilidad de constituir Comité de Flota, las facultades y funciones atribuidas a este órgano representativo las ejercerá el colectivo de delegados de buque de la misma.

DE LA COMISION PARITARIA

1) La Comisión Paritaria está formada por cuatro miembros, dos representantes de la Empresa de libre elección por parte de ésta y dos miembros del Comité de Flota designados por éste, que hayan sido miembros de la Comisión Negociadora y que pertenezcan, uno a la sección de Oficiales y otro a la sección de Maestranza-Subalternos.

La Comisión Paritaria deberá reunirse, al menos, una vez al mes si existen temas a tratar ó antes si alguna de las dos partes lo solicita a la vista de la urgencia del tema.

La solicitud de interpretación del Convenio por parte del personal de flota ó del Capitán deberá dirigirse a la Comisión Paritaria con sede en las oficinas de la Empresa, con independencia de la comunicación directa, por parte de los afectados, a sus representantes en dicha Comisión.

Las comunicaciones deberán hacerse por escrito con la mayor amplitud posible y siendo conveniente que estén avaladas con la firma del mayor número posible de interesados.

5) Las decisiones se tomarán por acuerdo de la mayoría. En el caso de que no se llegase a un acuerdo, cualquiera de las partes interesadas podrá elevar la consulta correspondiente al IMAC.

6) A los efectos económicos, los miembros de la Comisión Paritaria, representantes de la Flota, se entenderá se encuentran en situación de comisión de servicio a todos los efectos durante todo el período en que permanezcan desembarcados por esa causa, siendo por cuenta de la Empresa los gastos de locomoción derivados de sus funciones.

REGLAMENTO DE PROCEDIMIENTO DEL COMITE DE FLOTA

ARTICULO 1° - El Comité del personal de flota como órgano representativo del personal de mar de las Empresas CIA. NAVIERA VASCONGADA, S.A., NAVIERA BILBAINA, S.A. y ARGOS MARITIMA, S.A., para la defensa de los intereses de los mismos, desempeñará sus funciones como unidad orgánica, sin que ninguno de sus miembros pueda atribuirse individualmente funciones representativas, si no es por delegación expresa del propio Comité de Flota.

ARTICULO 2° - El Comité de Flota deberá reunirse, al menos, una vez cada cuatro meses, ó antes, si la gravedad o urgencia del tema lo requiere.

ARTICULO 3° - Las reuniones del Comité de Flota deberán constar al menos de la presencia de 12 miembros, manteniéndose siempre la proporcionalidad de los distintos Colegios electorales. Todos los acuerdos se tomarán en votación y deberán tener al menos la mayoría simple salvo en aquellos temas que por la importancia que tengan, el propio Comité decida que el acuerdo deba ser tomado por una mayoría cualificada de 3/4.

ARTICULO 4° - Será preceptiva la presencia del Presidente y Secretario del Comité de Flota. Cuando la urgencia del tema lo requiera y sea imposible por parte del Presidente el ejercicio de sus funciones debido a enfermedad, podrá ser sustituido por el Secretario que ejercerá a todos los efectos las funciones de aquél.

ARTICULO 5° - Las sesiones se regirán por el reglamento de sesiones del Comité de Flota.

ARTICULO 6° - El Comité de Flota en sesión plenaria mediante sufragio personal, libre y secreto elegirá su Presidente en los siguientes supuestos:

a) Al constituirse como tal Comité de Flota una vez finalizadas las elecciones para miembros del mismo.

b) Cuando se encuentre vacante el cargo por renuncia del miembro que lo ostentaba.

c) Cuando la mayoría simple del Comité de Flota la solicite.

ARTICULO 7° - Serán funciones específicas del Presidente:

a) Convocar y presidir las sesiones del Comité de Flota

b) Ser el portavoz del Comité ante la Empresa y el vehículo de comunicación oficial entre ésta y el Comité, con independencia de las posibles comunicaciones que a nivel informativo puede mantener la Empresa con el resto de los miembros del Comité directamente.

c) Dirigir la gestión administrativa y ejecutiva que quieran los acuerdos adoptados por el Comité de Flota.

ARTICULO 8° - El Comité de Flota elegirá de la misma forma que para las elecciones de presidente, dos secretarios de entre sus miembros, uno perteneciente a la candidatura de técnicos y otro a la candidatura de maestranza-subalternos. Designando posteriormente quien ejercerá las funciones de primer secretario y quien de segundo secretario del Comité de Flota.

ARTICULO 9° - Serán funciones del primer secretario y en su ausencia del segundo:

a) Levantar acta de las sesiones plenarias del Comité de Flota.

b) Colaborar con el Presidente en la gestión administrativa y ejecutiva que requieran los acuerdos adoptados por el Comité de Flota.

ARTICULO 10° - Las sesiones se regirán por el siguiente reglamento:

a) Las sesiones deberán ser convocadas por el Presidente del Comité de Flota una vez oídos los Secretarios del Comité ó cuando una tercera parte del Comité lo solicite.

b) Las sesiones serán abiertas, presididas y cerradas por Presidente del Comité de Flota.

c) Se dará lectura y se someterá a aprobación con enmiendas ó no, al Acta de la sesión anterior.

d) Las sesiones serán moderadas por un miembro del Comité que tendrá vigencia sólamente durante la sesión para la que ha sido designado debiendo ser diferente para cada una de las sesiones.

e) El Orden del Día de las sesiones será establecido por el Presidente una vez oídos los secretarios del Comité.

f) Antes de dar comienzo a una sesión podrán incluirse temas en el Orden del Día si a criterio de la mayoría simple del Comité la urgencia ó gravedad del tema y el tiempo previsto lo hacen posible y aconsejable.

g) La inclusión de un tema según lo previsto en el punto anterior se hará al final del Orden del Día, salvo en aquellos casos en los que sometido a votación se acuerde darle lugar preferente.

h) Las actas serán firmadas por el Presidente, Secretarios, Moderador y aquellos miembros del Comité de Flota que lo deseen.

i) Cualquier miembro del Comité de Flota podrá solicitar que conste en acta su voto desfavorable a una resolución tomada por la mayoría, debiendo firmar en el acta.

j) La no utilización del derecho establecido en el apartado anterior presupone la aceptación de la decisión de la mayoría.

ANEXO Nº 1

TABLA DE SALARIOS MENSUALES

	Salario prof.	Mando Jef. ó Horas extras	Total mes embarcado
OFICIALES			
1° Oficiales	118.380,-	38.580,-	156.960,-
2° Oficiales	99.990,-	33.030,-	133.020,-
3° Oficiales	90.270,-	30.030,-	120.300,-
MAESTRANZA			
Contramaestres	67.260,-	26.040,-	93.300,-
Caldereteros	67.260,-	26.040,-	93.300,-
Electricistas	67.260,-	26.040,-	93.300,-
Mayordomo	67.260,-	26.040,-	93.300,-
Carpinteros	65.760,-	24.810,-	90.570,-
Cocineros	65.760,-	24.810,-	90.570,-

	Salario prof.	Mando Jef. ó Horas extras	Total mes embarcado
SUBALTERNOS			
Engrasadores	62.520,-	23.580,-	86. 100
Marineros pref.	61.800,-	23.280,-	85. 080
1° Camareros	61.800,-	23.280,-	85.080,-
Marineros	61.080,-	23.010,-	84.090,-
2° Camareros	61.080,-	23.010,-	84.090,-
Mozos	60.300,-	22.830,-	83.130,-
Marmitones	60.300,-	22.830,-	83.130,-
ALUMNOS			
Cubierta, Radio y Máquinas Gratificación	28.110,-	8.280,-	36.390,-

ANEXO Nº 2

ANTIGUEDAD.

	Valor trienio Pesetas
Capitán	3.810,-
Jefe Máquinas	3.810,-
Oficiales	3.810,-
Maestranza	2.880,-
Subalternos	2.880,-

ANEXO Nº 3

VALOR HORA EXTRA

(Cuando excedan de las 35 horas mensuales incluídas en la retribución mensual, o se realicen en sábado, domingo o festivo, fuera de las horas computadas por módulos

	Pesetas
1° Oficial	1.104,-
2° Oficial	944,-
3° Oficial	859,-
Contramestre	745,-
Calderetero	745,-
Electricista	745,-
Cocinero	708,-
Carpintero	708,-
Engrasador	674,-
Marinero Preferente	666,-
Primer Camarero	666,-
Marinero	658,-
2° Camarero	658,-
Mozo	653,-
Marmitón	653,-
Alumno	290,-

ANEXO Nº 4

PRIMAS POR TRABAJOS SUCIOS, PENOSOS O PELIGROSOS.

	Pesetas
Caja de cadenas:	
- Limpieza total de la caja de cadenas	21.667,-
- Picado y pintado del interior de la caja de cadenas	35.000,-
Cofferdams:	
- Limpieza total del interior de cofferdams	18.336,-
- Picado y pintado total del interior de cofferdams	35.000,-
Tanques de lastre y agua dulce (cada tanque):	
- Limpieza completa del interior de tanques de lastre y/o agua dulce	21.667,-
- Picado y pintado total del interior de tanques de lastre	35.000,-
- picado y pintado ó encalichado de tanques de agua dulce	35.000,-
Sentinas:	
- Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas (pp)	2.251,-
- Limpieza bajo plancha de toda la sentina de máquinas	47.494,-
- Picado y pintado de toda la sentinas	71.661,-
Tanques de aceite ó combustibles:	
- Limpieza de tanques de aceite ó combustible (pt)	18.336,-
- Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite (pt)	23.330,-
Cárter, Barridos, Calderas y Calderetas:	
- Limpieza completa del cárter del motor principal (pp)	3.586,-
- Limpieza del interior de la galería de barrido (pp)	5.000,-
- Limpieza completa de conductos de humo, calderas y calderetas	51.660,-
Cuarto de bombas:	
- Limpieza, picado y pintado de cuarto de bombas (pp)	5.000,-

(pp) - Por persona ó tripulante
(pt) - Por tanque

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

ANEXO Nº 5

VALOR "MODULO" DE SABADOS TARDE, DOMINGOS O FESTIVOS

	Pesetas
1° Oficial	1.051,-
2° Oficial	915,-
3° Oficial	826,-
Alumno	225,-
Contramaestre, Calderetero, Electricista y Mayordomo	714,-
Cocinero, Carpintero	682,-
1° Camarero, Engrasador	658,-
Marinero, 2° Camarero	650,-
Mozo, Marmitón	640,-
Alumno	225,-

ANEXO Nº 6

TRABAJOS ESPECIALES

Normas para las DESCARGAS DE GRANELES POR LA TRIPULACION CON MEDIOS DE A BORDO:

1) En aquellos casos en que según el artículo 20 del II Convenio General de la Marina Mercante, los tripulantes de los buques que se encuentren obligados a realizar la carga, descarga, estiba ó desestiba del buque, estas operaciones se regularán por el presente Anexo.

2) Se denomina a efectos del presente Anexo, DOTACION DE TRABAJOS ESPECIALES, a la encargada de dirigir y realizar las operaciones de carga, descarga, estiba ó desestiba del buque.

3) La dotación de trabajos especiales está integrada por todo el personal técnico y subalterno del departamento de cubierta y por aquellos otros miembros de la dotación del buque que, voluntariamente y con la adecuada capacitación soliciten formar parte de la misma, y hayan sido aceptados por quien ejerce el mando del buque, a la vista de las necesidades generales del mismo.

4) La dotación de trabajos especiales contará como mínimo en su personal subalterno con nueve miembros de los cuales uno al menos tendrá categoría profesional de Contramaestre y otro la de Carpintero.

5) Cualquier miembro de la dotación del buque, no perteneciente al Departamento de Cubierta, al incorporarse a la dotación de trabajos especiales, pasará a depender íntegramente del citado Departamento de Cubierta, durante todo el período de tiempo que dure la realización de dichos trabajos.

6) Cuando la decisión de quien ejerza el mando del buque, ó por enfermedad ó por accidente de algún miembro subalterno de la dotación de trabajos especiales, ésta quede reducida a ocho, el número máximo de grúas que realicen simultáneamente dichas operaciones de carga, descarga, estiba ó desestiba, deberá quedar reducida a dos.

7) Cuando las operaciones se realicen en jornada continuada de 24 horas, el período máximo de trabajo de manejo de grúas no será superior a 8 horas/tripulante, divididas en dos turnos de cuatro horas cada uno.

8) Los intervalos entre la determinación de un turno de grúas y el siguiente, que corresponde al mismo personal, no será inferior a ocho horas.

9) En los puestos donde la jornada, debido a la organización del trabajo en puerto, no sea superior a 18 horas, podrán organizarse los turnos de forma que su duración no sea mayor de cinco horas siempre y cuando los componentes de cada turno cuenten al menos una vez durante la jornada con 10 horas consecutivas fuera del trabajo de grúas.

10) Los turnos serán nombrados por quien ejerce el mando del buque a la vista de las operaciones a realizar la plantilla existente y de acuerdo con la normativa del presente Anexo, pudiendo ser modificados en cualquier momento si ello es necesario ó conveniente siempre que se cumplan estas normas. En este caso, el personal sobrante de los mismos estará obligado a incorporarse a los demás trabajos que se le señale, teniendo en cuenta que su actividad no sobrepasara la jornada establecida.

11) En aquellos casos en los que se cumplan las circunstancias previstas en el artículo 34, supuesto 3, de este Convenio, todos los componentes del turno saliente, o los que sean necesarios, podrán ser requeridos y estarán obligados a realizar aquellos trabajos que con este fin se les señale.
Asímismo, todos los componentes de un turno entrante, podrán ser requeridos hasta dos horas antes del comienzo del mismo, y estarán obligados a realizar todos aquellos trabajos que se les señalen siempre que estén comprendidos en los seis supuestos contemplados en el artículo sobre horas extras de este Convenio. Esta norma en ningún caso podrá ser aplicada a períodos de descanso inferiores a seis horas.

12) La formación de los turnos deberá hacerse pública al menos dos horas antes del comienzo del mismo.

13) Todos los componentes de la dotación de trabajos especiales dentro de su jornada laboral y en los supuestos anteriormente estudiados, estén ó no estén nombrados para el servicio de grúas, estarán obligados a colaborar en los demás trabajos del buque, de acuerdo con sus categorías, si fuera necesario.

14) Los componentes de cada turno se alternarán de forma rotatoria en el servicio de grúas y de cubierta.

15) El personal técnico de la doración de trabajos especiales, cubrirá su jornada de acuerdo con las necesidades particulares de la misma, coordinadas con las obligaciones específicas del cargo.

16) En los casos en que sea necesario, se organizarán por parte de quien ejerce el mando del buque los turnos de comidas del personal de la dotación de trabajos especiales, a fin de interrumpir por esta causa las operaciones y dando cuenta con tiempo suficiente al serficio de Fonda.

TRATAMIENTO ECONOMICO DE ESTOS TRABAJOS

Las Empresas se comprometen a abonar una cantidad global por operaciones de descarga total de graneles, cuya cuantía será de 487.526,- Ptas.

A efectos del abono de esta cantidad, se entenderá el buque totalmente cargado cuando lo haya sido con arreglo a las posibilidades máximas, bien de calados, bien de capacidad en bodegas y dentro de la flexibilidad del 5% habitual en el comercio marítimo.

Independientemente del abono de esta cantidad global, aquellos miembros de la dotación del buque que, no perteneciendo a la dotación de trabajos especiales, en razón de estos trabajos se vean obligados a permanecer a bordo en horas fuera de su jornada laboral, ó de algún modo, les sea prolongada la misma, tendrán derecho a que esas horas les sean computadas como horas extraordinarias y abonadas como tales, no entrando en el cómputo de las 35 horas mensuales pactadas.

El reparto de esta cantidad global se efectuará con arreglo a la tabla que figura a continuación:

a) Capitanes y Jefes de Máquinas
b) Técnicos de la Dotación de Trabajos Especiales (Oficiales y Alumnos de Cubierta)
c) Miembros subalternos Dotación Trabajos Espaciales
d) Servicio de reparaciones (Oficiales y subalternos Máquinas) 14,46%
e) Servicio de Fonda 3,57%

El reparto de estos porcentajes dentro de los distintos grupos se hará del modo siguiente:

- Supuesto a): Se repartirá a partes iguales.
- Supuesto b): Proporcional a los salarios profesionales.
- Supuesto c): Se repartirá a partes iguales.
- Supuesto d): La distribución se hará proporcionalmente al número de horas realmente dedicadas a la reparación de los equipos de carga y descarga.
- Supuesto e): Se repartirá a partes iguales.

DESCARGAS PARCIALES:

Se entenderán como descargas parciales los siguientes supuestos:

1) Cuando el buque no pueda ser considerado totalmente cargado según lo establecido en el párrafo segundo del epígrafe "Tratamiento económico de estos trabajos".

2) Cuando pese a estar el buque completamente cargado, la descarga no es realizada completamente con los medios de a bordo.

La cantidad global a abonar en estos casos será proporcional a la cantidad descargada por los tripulantes calculada mediante las siguientes reglas:

a) Para cargas con factor de estiba mayor que la unidad, las ------ 487.526,- Ptas. corresponderán al cargamento obtenido teóricamente al cargar las bodegas a su capacidad máxima en unas condiciones normales de trimado del buque.

b) Para cargas con factor de estiba menor que la unidad, las ----- 467.526,- Ptas. corresponderán al cargamento obtenido teóricamente al cargar el buque a las marcas según época del año en el puerto de carga y teniendo en cuenta todos los pesos reales con que se hizo a la mar en dicho puerto.

SERVICIOS DE REPARACIONES (Oficiales y Subalternos de Máquinas) 14,46%

Es servicio de reparaciones percibirá también él mismo tanto por ciento en los casos en que la descarga se efectúe por personal de tierra y con los medio de a bordo.

Para el caso de que se produzcan rescisiones o resoluciones del Contrato de Trabajo en virtud de autorización administrativa o por sentencia de la Magistratura de Trabajo (salvo los casos de despido por causas disciplinarias) la indemnización a percibir por el tripulante será de 45 días del sueldo bruto anual por año de servicio, prorrateables las fracciones inferiores a un año, con una máxima percepción de dos anualidades.

En el caso de que la Administración llegase a un acuerdo a nivel nacional con las organizaciones patronales y Sindicatos del sector sobre rescisiones de contratos e indemnizaciones del personal de la Marina Mercante, se estará a lo que se dictase de dicho acuerdo, salvo las medidas que no se contemplan en este acuerdo, las cuales se seguirán aplicando en los términos en que aquí se pactan.