

6176 RESOLUCION de 9 de junio de 1987, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo para la «Compañía Auxiliar de Navegación, Sociedad Anónima» (AUXINAVE).

Visto el texto del Convenio Colectivo de la «Compañía Auxiliar de Navegación, Sociedad Anónima» (AUXINAVE), que fue suscrito con fecha 21 de mayo de 1987, de una parte, por miembros del Comité de Empresa de la citada razón social en representación de los trabajadores, y de otra, por la dirección de la Empresa en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

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

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

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

CONVENIO COLECTIVO DE LA COMPAÑÍA «AUXILIAR DE NAVEGACIÓN, S. A.» (AUXINAVE)

CAPÍTULO I.—AMBITO DE APLICACION Y DISPOSICIONES GENERALES

Art. 1.º AMBITO DE APLICACION GENERAL Y PERSONAL.

El presente Convenio tiene ámbito de Empresa y regula las condiciones económicas, sociales y de trabajo, entre AUXINAVE y el personal de su plantilla de flota de acuerdo con las normas de IMO.

En todo lo no previsto en este Convenio seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes, remitiéndose para lo no establecido en las mismas al Reglamento de Régimen Interior, así como al conjunto de disposiciones legales vigentes que confirmen las relaciones laborales en España.

Art. 2.º AMBITO TEMPORAL.

Las normas del presente Convenio entrarán en vigor a partir del 15 de Abril de 1987, independiente de la fecha de su publicación en el B.O.E., con carácter retroactivo al 1 de Enero de 1987, salvo para las que expresamente se establezca otra fecha en el articulado del mismo o en sus disposiciones, transitorias y/o adicionales.

La duración del Convenio será de un año, concluyendo, por tanto, el 31 de Diciembre de 1987. Las negociaciones para la revisión del presente Convenio se llevarán a efecto dentro del primer trimestre del año 1988.

Si el Convenio no fuera denunciado por cualquiera de las partes dos meses antes del vencimiento pactado, el mismo se prorrogará automáticamente por años naturales.

La denuncia habrá de realizarse por escrito, dirigido a la otra parte, con copia a la Autoridad Laboral.

Art. 3.º VINCULACION A LA TOTALIDAD

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

Art. 4.º COMPENSACION Y ABSORCION FUTURAS.

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

CAPÍTULO II.—REGIMEN ECONOMICO

Art. 5.º SALARIO PROFESIONAL Y REVISION SALARIAL.

El salario profesional para cada categoría se incrementará para 1987 en un 7%.

Como Anexo I a este Convenio figura la Tabla de Salarios por categorías para 1987.

Se aplicará para 1987 la revisión salarial si el IPC supera el 6% al 31 de Diciembre de dicho año, abonándose la diferencia entre el IPC y el 6% con efectos del 1 de Enero de 1987. Esta cantidad se abonará dentro del primer trimestre de 1988.

Art. 6.º COMPLEMENTO PERSONAL DE ANTIGÜEDAD

El valor de cada trienio para 1987 será el siguiente:

OFICIALES,	6.528,	Pts
MAESTRANZA,	5.597,	Pts
SUBALTERNOS,	4.664,	Pts

Art. 7.º HORAS EXTRAORDINARIAS

Se procurará la supresión de las horas extraordinarias en todos los departamentos y categorías, excepto en los siguientes casos específicos:

Maniobra de atraque y desatraque, escalas técnicas con lancha o helicóptero, fondeo, averías de cualquier clase que ocasionen molestias o paradas en la mar, carga, descarga, lastre o deslastre en las terminales de carga, guardias de sábados o domingos, permanencia a bordo, limpieza de tanques y extracción de sedimentos y en aquellas circunstancias que pudieran originar de moras o se ponga en peligro la carga o la seguridad del buque. No podrá exigirse al personal que trabaje horas extraordinarias cuando estos trabajos sean cotidianos, normales al trabajo a bordo de un buque dedicado al transporte de crudo.

Cuando por necesidades operativas el tripulante tenga que efectuar turnos de veinticuatro horas, tendrá derecho a percibir 6 horas extraordinarias.

Art. 8.º PLUS DE SABADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS.

Los Capitanes y Jefes de Máquina percibirán durante el tiempo de embarco, y en concepto de plus de sábados, domingos y festivos, las cantidades de 57.202 y 55.296 pesetas brutas mensuales respectivamente.

ART. 9. GASTOS DE LOCOMOCION

La Empresa facilitará los medios más rápidos de transporte para la incorporación a bordo y para el desembarco de los buques - hasta la llegada a sus respectivos domicilios, procurándose que, - siempre que sea posible, se haga en avión de línea regular. La utilización de taxis o vehículo particular para distancias superiores a 35 kms. quedará sujeta a la autorización de la Empresa.

El desplazamiento en vehículo particular que sea aprobado, se abonará a razón de 20,- Ptas./Km.

Este artículo carecerá de efectos retroactivos.

Art. 10. DIETAS.

Las Dietas para gastos y comida serán las siguientes:

CAPITANES Y JEFES,	Gastos a justificar.
RESTANTES TRIPULANTES,	5.770 Ptas.

Quando el embarque o desembarque se produzca en puerto extranjero, no existirán Dietas y la Empresa cubrirá con - aquellos gastos de comida y alojamiento que, siendo necesarios, se produjeran.

En estos casos la Compañía facilitará al tripulante - la cantidad de 50 dólares U.S.A., o su equivalente en otra divisa, por si aquel tuviera necesidad de efectuar algún gasto que, en todo caso, deberá justificar ante el Capitán.

A los efectos oportunos se tomará como contravalor en Pesetas de la divisa entregada, la que resulte de la cotización oficial en el mercado español del día de la entrega. Si no tuviere cotización se establecerá, en primer lugar, su contravalor en dólares U.S.A..

La divisa no justificada, ni devuelta, le será descontada al tripulante, quien tendrá una franquicia de 10 dólares - U.S.A. o su equivalente.

Este artículo no tendrá efectos retroactivos.

ART. 11. COMPLEMENTO DE LAS PRESTACIONES ECONOMICAS EN --- I.L.T.

Los trabajadores, cuando pasen a la situación de incapacidad laboral transitoria por accidente de trabajo, mensualmente percibirán de la Empresa como complemento a cargo de la misma, la diferencia entre lo que perciben como prestación de la Seguridad Social y el 100% de su retribución salarial, por los conceptos - que sirven de base para la cotización de la Seguridad Social.

En situación de enfermedad, la Empresa complementará al mismo, a partir del 21 día de la enfermedad, las prestaciones de la Seguridad Social hasta el 100% de las mismas bases.

La Empresa a la vista del diagnóstico y en el deseo de - colaborar a la solución de la enfermedad, podrá contratar con facultativos la visita y examen del tripulante enfermo.

ART. 12. COMPLEMENTO POR TRABAJOS ESPECIALES

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

Ningún tripulante podrá ser obligado a la realización de estos trabajos salvo en circunstancias especiales en las que peligre la seguridad del buque o de la carga.

Son trabajos especiales:

- Limpieza de colector de barridos, 6.747,- Ptas. por cilindro y parte correspondiente del colector.
- Pintado parte inferior de alerones, 1.026,- Ptas./hora, en hora de trabajo normal.
- Pintado de chimeneas, al personal que haga uso de andamiajes o guindola, 1.026,- Ptas./hora, en hora de trabajo normal.
- Rascado y pintado de sentinas, 1.026,- Ptas./hora, - en hora de trabajo normal.
- Extracción de sedimentos del interior del tanque - séptico, 1.026,- Ptas./hora, en hora de trabajo normal.
- Embarque y estiba de víveres, respetos, patrechos, bidones, etc., 1.026,- Ptas./hora, en hora de trabajo normal.
- Trabajo de chorreadora para todo el personal que - participe en el mismo, 1.026,- Ptas./hora, en hora de trabajo normal.

Este artículo no tendrá efectos retroactivos.

ART. 13. COMPLEMENTO POR TRABAJOS SUCIOS, PENOSOS Y PELIGROSOS.

Tienen consideración de trabajos sucios, penosos y peligrosos: trabajos y limpieza bajo planchas de las sentinas de la - Sala de Máquinas y Cámara de Bombas. Trabajos realizados en tanques de lastre, carga, agua o combustible; extracción de sedimentos, cárter del motor principal, calderas, cajas de cadenas, cambio de pistones y camisas del motor principal en la mar, rotativas en la mar, interior de botellas de aire comprimido o condensadores y cuando sea necesario el uso de andamiajes, así como a reparaturas superiores a los 45 grados centígrados de promedio cuando se trate de guardias o superiores a los mismos grados o inferiores a 3 grados centígrados cuando se trabaje directamente en un - lugar determinado en que específicamente sea necesario realizar - el trabajo.

Trabajos de limpieza de Cámara de Bombas por debajo de - la altura correspondiente a la cubierta principal y pintado de la misma, montaje o desmontaje de tuberías o válvulas de carga, lastre o vapor, bombas de carga o reacheque, (no entendiéndose como trabajos penosos las operaciones relacionadas con el lastre, deslastre, carga, descarga y limpieza de tanques). Interior de escapeadores, cofferdams y trabajos en la mar ocasionados por averías - del propulsor principal (al personal que participe directamente - en los mismos), trabajos en antenas de radares, conexión y desconexión de mangueras de carga y combustible, trabajos en cuadros - de alto voltaje, limpieza en filtros de gas inerte, reparaciones - y limpieza en interiores de cámaras frigoríficas y soldaduras en materiales galvanizados y pintado del colector de escape del motor principal.

Trabajos en tuberías de desagües sanitarios, siempre que sea necesario desmontar las mismas. Rascado y pintado del puente; palos y costados, siempre que sea necesario el uso de guindolas y siempre que se usen andamiajes en cualquier lugar del buque a más de tres metros de altura sobre la plataforma inferior inmediata.

Los trabajos sucios, penosos y/o peligrosos aquí definidos se compensarán económicamente por el mismo módulo que el establecido para la hora extraordinaria, y siempre que sean reali-

ados dentro de la jornada ordinaria. Si se efectúan fuera de ella se incrementará su valor en un cien por cien.

Art. 14. QUEBRANTO DE MONEDA.

Por tal concepto, los Segundos Oficiales de Fuente -- encargados de la caja del buque, percibirán en mano 2.666.-- Ptas mensuales.

Este artículo no tiene efectos retroactivos.

Art. 15. CARACTER DE LAS PERCEPCIONES E IMPUESTOS.

Las percepciones salariales pactadas en este Convenio Colectivo se entenderán brutas; respecto a aquellas otras que no -- tengan tal carácter, los gravámenes o impuestos establecidos sobre los mismos o que pudieran establecerse serán satisfechos conforme a la Ley.

Art. 16. SERVICIO MILITAR.

El personal que siendo fijo en la Empresa realice Servicio Militar, tendrá derecho a percibir la cantidad equivalente al 5% del Salario bruto anual, que le será abonado en dos -- plazos de seis meses cada uno.

El personal que esté casado percibirá, además de lo -- anterior, un plus mensual de 10.000.-- pesetas.

CAPITULO III. REGIMEN DE JORNADA Y VACACIONES SITUACIONES, LICENCIAS Y EXCEDENCIAS.

Art. 17. JORNADA DE TRABAJO Y REGIMEN DE VACACIONES.

La jornada se desarrollará de Lunes a Viernes a razón de 8 horas diarias más las cuatro horas correspondientes a la media jornada de los sábados.

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

Todo el personal de día tendrá derecho a interrumpir la jornada durante media hora por la mañana y media por la tar -- de para tomar el bocadillo.

Lo anterior no es de aplicación para el personal de guardias cuyas condiciones de trabajo se regirán según el Reglamento de Régimen Interior.

Al personal de guardia no podrá exigírsele la realización de trabajos que no estén relacionados directamente con el servicio de guardia, en cuanto le impide el desempeño de su función.

Si se publica alguna norma que afectara a cualquiera de las condiciones de trabajo pactadas en este Convenio, la Empresa y el Comité se reunirán a los efectos de aplicar lo que de ella resulte.

Art. 18. CALENDARIO DE FESTIVOS.

Independientemente de las fiestas anuales laborales -- que se señalen con carácter nacional, serán festivas las jornadas de los días 16 de Julio (Virgen del Carmen) y 5 de Agosto -- (Virgen de África).

Art. 19. REGIMEN DE VACACIONES.

El régimen ordinario de vacaciones es el de 60 días por cada 120 de embarque, correspondiéndose a una jornada semanal de 40 horas. Este régimen ordinario se tendrá en consideración para la hospitalización por accidente de trabajo o enfermedad, y para la Comisión de Servicio. El tiempo que exceda de dos días tanto al embarcar como al desembarcar, se considerará Comisión de Servicio, a los efectos de este artículo.

En todas las demás circunstancias se devengará vacaciones reguladas por el Estatuto de los Trabajadores.

En situación de enrolamiento, y de conformidad con -- el mantenimiento de la jornada de 44 horas, compensándose las 4 horas de exceso con más vacaciones, el régimen ordinario es el de 68 días por cada 114 de embarque. A este régimen podrá acceder el personal en Comisión de Servicio, a cuyos efectos -- su jornada ordinaria será de 44 horas.

Bajo ningún aspecto procederá otro régimen distinto al de vacaciones pactado en este Convenio, ni la acumulación de vacaciones de los días de descanso en la mar que hayan sido -- trabajados.

Art. 20. RELEVOS DE PERSONAL DE VACACIONES, LIMITES DE FLEXIBILIDAD Y TRANSBORDO.

Tanto la Compañía como los tripulantes procuraran en todo momento el estricto cumplimiento de los periodos de embarque y vacaciones pactados en el presente Convenio.

A tal fin y teniendo en cuenta la dificultad de coincidencia en función de la propia operatividad de los buques, -- se establece un periodo de flexibilidad proyectado sobre la fecha prevista de desembarco en función de los 114 días de campaña y que, por encima de ellos, podrá alcanzar, sin penalización, hasta el día 130, devengándose día y medio de vacaciones por cada día a bordo que supere el máximo expresados y no reteniendo personal a bordo con más de 140 días de embarque.

Por otro lado, y salvo causas de fuerza mayor, voluntad del tripulante, accidente, enfermedad o transbordo, ningún tripulante podrá ser desembarcado con menos de dos meses y medio de embarque.

La Compañía podrá requerir al tripulante 10 días antes de la terminación de sus vacaciones para embarcar, acumulándose los días que resten al siguiente periodo vacacional -- que disfrutará, en tal caso, en su totalidad, y, por consiguiente, sin poder ser embarcado, ni embarcarse, hasta la finalización de sus vacaciones.

A los oportunos efectos de planificación, el tripulante deberá comunicar a la Compañía, el lugar donde estará lo calizable en los últimos días de sus vacaciones, a fin de cursar las instrucciones que procedan.

TRANSBORDOS.

A. Si el transbordo es solicitado por el tripulante el tiempo hasta volver a embarcar será considerado vacaciones a cuenta de su embarque anterior, no pudiendo permanecer en esta situación más de 30 días. Si las vacaciones no completan los 10 días, el tiempo entre terminación de vacaciones y -- nuevo embarque será tratado conforme a lo establecido para la expectativa de embarque.

B.- Si el transbordo se efectúa por necesidad de la Empresa, el tiempo hasta su embarque será considerado como situación de enrolamiento, percibiendo: 100% de salario profesional, media de horas extras de los 3 últimos meses de embarque y vacaciones de convenio.

Este artículo no tiene efectos retroactivos.

ART. 21. COMISION DE SERVICIO.

Se entiende por tal aquella situación en la que el tripulante, fuera de la de enrolamiento, realiza funciones y cometidos por orden de la Empresa.

En dicha situación el trabajador percibirá los mismos conceptos salariales que si estuviera embarcado, así como devengará el mismo régimen de vacaciones.

Este artículo no tiene efectos retroactivos.

Art. 22. EXPECTATIVA DE EMBARQUE

Es aquella situación en la que se encuentra el tripulante desde que finaliza sus vacaciones hasta que es llamado para embarcar, y en la que no podrá permanecer más de 30 días desde la terminación de aquellas. En esta situación el tripulante percibirá el salario profesional y devengará vacaciones del Estatuto de los Trabajadores.

Cuando dicho plazo fuera superado la Empresa abonará al tripulante, como penalización, la cantidad de 1.100,- pesetas por cada día que supere dicho período, y con independencia de su retribución profesional.

Los efectos de este artículo no tendrán carácter retroactivo.

ART. 23. LICENCIAS.

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

b) La concesión de toda clase de licencias corresponde al Naviero o Armador. El peticionario deberá presentar la oportuna instancia y el Naviero o Armador adoptará la resolución sobre la misma dentro de los quince días siguientes a la recepción de la solicitud.

En los supuestos de licencias por motivos de índole familiar los permisos que se soliciten serán concedidos por el Capitán en el momento de ser solicitados, desembarcando el tripulante en el primer puerto de escala del buque. 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 licencias ocasionadas por enfermedad grave o fallecimiento de cónyuge, hijos o padres, serán por cuenta de la Empresa.

Los tripulantes que disfruten las licencias previstas en este apartado percibirán su salario profesional en los porcentajes que se especifican en cada caso.

Las licencias se empezarán a contar el día de llegada a su domicilio.

1. LICENCIA PARA ASISTIR A CURSOS, CURSILLOS Y EXAMENES.

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

Antigüedad mínima 2 años.
Duración, La del Curso.
Salario, 75% del profesional.
Nº de veces, Retribuidos una sola vez.
Peticiones máximas, 6% de los puertos de trabajo.

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

Los cursillistas que obligatoriamente hayan de realizar estos cursos fuera de su lugar de residencia habitual, percibirán el 100% del Salario Profesional.

b) Cursillo de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales:

Antigüedad mínima, Sin limitación.
Duración, La del Cursillo.
Salario, 75% del salario profesional.
Nº de veces, Retribuida, una sola vez.

c) Cursillo de perfeccionamiento y capacitación profesional de los tripulantes y adecuados al tráfico específico de la Empresa y según programación de la misma:

Antigüedad mínima 1 año.
Duración, La del curso.
Salario, 75% del salario profesional.
Vinculación a la Empresa 1 año.
Peticiones máximas 1% de los puertos de trabajo.

En todas estas licencias se seguirá el orden de recepción de las peticiones hasta completar los topes establecidos. La Empresa atenderá las peticiones formuladas hasta dichos topes, pudiendo concederlos durante el período de vacaciones.

Si los tripulantes se integran en cualquiera de los cursos durante las vacaciones, éstas quedarán interrumpidas. Una vez finalizado el curso seguirá el disfrute de las mismas.

d) Cursillos por decisión de la Empresa.

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

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 4 meses, que podrán concederse por el Naviero en atención a los fundamentos que se expongan por el solicitante y las necesidades del servicio.

Estas licencias no tendrán derecho a retribuciones de ninguna clase.

LICENCIAS POR MOTIVO DE INDOLE FAMILIAR. - Estas licencias serán atribuidas en los siguientes casos:

Causa	Días
Matrimonio	30
Nacimiento hijos	15
Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos, - incluso políticos	15
Muerte cónyuge	30
Muerte padres, hermanos o hijos, incluso políticos ..	15

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

Cuando por dictamen médico escrito se acredite que la esposa - de un tripulante tiene previsto el alumbramiento en fecha anterior a la llegada del buque al próximo puerto, se le concederá la licencia que para tales casos se encuentra establecida en el apartado 1) de este artículo. Si finalizado el tiempo de la misma no se hubiera producido el alumbramiento podrá el tripulante, previa comunicación a la Compañía, prorrogar, en el mismo número de días como máximo, esta licencia, siendo de su cuenta los días que excedan del plazo señalado.

Ninguna de las licencias descritas en este apartado serán acumuladas a vacaciones a excepción de la del matrimonio que sí se podrá acumular.

ART. 24. TIEMPO DE ESPERA HASTA LA MANIOBRA.

Será obligatorio publicar en la pizarra la hora de salida del buque con 8 horas de antelación; dicha hora de salida podrá demorarse hasta dos horas después de la señalada en la pizarra.

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

El Capitán podrá modificar libremente la hora de salida, publicándolo con 8 horas de antelación.

Durante la permanencia del buque en rada o río, así como en puerto de carga, descarga o campo de boyas, la Empresa procurará facilitar medios de transporte para el traslado de los tripulantes al centro urbano más próximo, adaptando el horario al del personal de guardia. Si a pesar de ello no pudiere establecer dicho servicio, se abonará el importe que suponga al interesado trasladarse hasta dicho centro urbano.

ART. 25. EXCEDENCIA.

A) VOLUNTARIA:

Puede solicitarla todo tripulante que cuente al menos con dos años de antigüedad en la Empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los treinta días siguientes a la fecha de su presentación y se concederán cualesquiera que sea la actividad que vaya a desarrollar el solicitante.

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

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

Si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se le concedió la excedencia, no solicitase su

reingreso en la Empresa, causará baja definitiva en la misma. Si solicitase el reingreso, éste se efectuará tan pronto exista vacante en su categoría.

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

El excedente, una vez incorporado a la Empresa, no podrá solicitar una nueva excedencia hasta que no haya transcurrido, al menos, cuatro años de servicio activo en la Compañía, desde que aquella se produjo.

B) ESPECIAL:

El tripulante que sea elegido para ocupar en tierra algún cargo de responsabilidad en la estructura organizativa de cualquier Sindicato legalmente constituido o para cumplimiento de deberes de carácter público, se le concederá una Excedencia especial.

La Excedencia se concederá durante el tiempo que desempeñe el cargo de que se trate, debiendo el interesado solicitar su reingreso en la Empresa en los 30 días siguientes al día del cese de su cargo sindical o público. La Empresa, en todo caso, reintegrará en el acto al interesado en su puesto de trabajo.

A los desembarcados por aplicación de este punto, se les respetará la antigüedad y demás derechos adquiridos.

CAPITULO IV - CONDICIONES VARIAS

ART. 26. ESCALAFÓN.

La Empresa llevará obligatoriamente un Escalafón público donde figure todo el personal de la misma, con su cargo y antigüedad.

Dicho Escalafón deberá encontrarse actualizado y a disposición directa de los tripulantes de cada buque.

ART. 27. PERIODO DE PRUEBA.

Tendrá una duración de 4 meses para Oficiales y de 2 para Maestranza y Subalternos.

Caso de que el periodo de prueba expire en el transcurso de una travesía éste se considera prorrogado hasta que el buque toque puerto, pero la voluntad por parte del Armador de rescindir el contrato de trabajo por no superar el periodo de prueba, deberá ser notificada al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado, con ocho días de antelación. En el caso de que expire por voluntad del tripulante y ello ocurra en viaje o puerto extranjero, se considera prorrogado hasta puerto español, y si el tripulante opta por desembarcar en puerto extranjero el traslado será por cuenta del mismo.

Concluido a satisfacción de ambas partes el periodo de prueba, el tripulante pasará a figurar en la plantilla de personal fijo de la Empresa y el tiempo prestado durante dicho periodo le será computado a efectos de antigüedad.

Una vez finalizado el periodo de prueba o con la llegada del buque a puerto, los gastos de viaje y dietas desde el puerto

de desembarque hasta el domicilio del trabajador serán de cuenta de la Empresa, efectuándose su liquidación hasta la llegada a su domicilio.

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

Art. 28. ROTACION.

Todo tripulante que haya realizado dos campañas en el mismo buque podrá solicitar el traslado a otro buque de la Empresa, y ésta procurará atender su petición en atención a las circunstancias que concurran.

Art. 29. PREFERENCIA PARA OCUPAR PUESTOS DE TIERRA.

La Empresa, en igualdad de condiciones, dará un trato preferente sobre el personal ajeno a la misma para poder ocupar destinos en tierra, al personal de Flota que lo solicita y siempre que reúna las titulaciones y capacidad exigidas para el puesto de que se trate.

A tal fin, la Empresa informará a la Flota de los puestos que sea necesario cubrir en las dependencias de tierra.

Art. 30. VACANTES EN DEPARTAMENTO DE FONDA.

Cuando se produzcan vacantes en el Departamento de Fonda, la Empresa concederá preferencia al estudio de las solicitudes que presente el personal de Cubierta y Máquinas.

Art. 31. ZONA DE GUERRA.

A los efectos de este Convenio se considerará como Zona de Guerra aquella en que las Compañías de Seguros elevan a partir del 01 la sobrepaga de valor del buque en la Póliza inscrita, así como el Golfo Pérsico a partir del Estrecho de Ormuz y de la línea Este Oeste que pasa por Little Quoin, en tanto duren las actuales circunstancias.

En estas circunstancias, el tripulante que saliendo de su país será desembarcado y transbordado a otro buque. Caso que este transbordo no fuera posible pasará a disfrutar la parte proporcional de vacaciones que le corresponda y, finalizadas las mismas, a la situación especial de desembarco por Zona de Guerra en la que permanecerá hasta recibir una nueva orden de embarco. Durante el tiempo de permanencia en esta situación especial, el tripulante percibirá el 80% de su salario profesional y devengará vacaciones del Estatuto de los Trabajadores.

La Empresa estudiará si conforme a las disposiciones legales resulta posible que a los efectos de cotización a la Seguridad Social el tripulante figure por el 100% de su salario de cotización, en cuyo caso procederá a llevarlo a cabo de esta forma.

La Compañía, por su parte, ofrecerá al tripulante que hubiera desembarcado por Zona de Guerra, la oportunidad de embarcar en el primer buque en el que hubiera que realizar relevos de su categoría. El tripulante que estando en situación especial por Zona de Guerra no reciba dentro de los 60 días oferta de embarque por parte de la Empresa tendrá derecho, a partir del día 61, a percibir el 100% de su salario. Este derecho no será ejercido, si hecho la oferta al tripulante quien la rechazase, comenzándose nuevamente a computar dicho plazo de 60 días a partir de este momento.

Si hecha la opción por el tripulante, el buque recibiera órdenes que modificaran su destino fuera de la Zona de

Guerra, la misma se tendrá por no efectuada y si hubiera desembarcado pasará a expectativa de embarque.

Cuando el tripulante decida proseguir viaje hacia Zona de Guerra percibirá los siguientes aumentos en los conceptos retributivos, entendiéndose por tales salario profesional y horas extraordinarias.

A.- Si la póliza estuviera elevada por encima del 0% y hasta el 0,75% el aumento será del 100%.

B.- Si lo estuviera por encima del 0,75% el aumento será del 150%.

C.- Si, por último, superara el 1% el aumento será del 200%.

A. 32

La Empresa, y en relación con los valores anteriores, garantizará un mínimo de 100.000 pesetas netas, completando aquellos salarios profesionales y horas que no alcancen tal cantidad.

Asimismo, y mientras el buque permanezca en Zona de Guerra, conforme al concepto de este artículo, la Compañía sufragará el seguro de accidente hasta tres veces su valor normal.

Los tripulantes que, de acuerdo con lo dispuesto en este artículo, opten por desembarcar comunicarán su decisión al Capitán dentro de las 24 horas siguientes a aquella en que se expusiera en el tablón de anuncios del buque el destino del mismo, al tiempo, la Compañía comunicará el porcentaje de elevación de la póliza.

Todo tripulante que realice su campaña íntegramente con navegaciones entre el Golfo Pérsico y AIN SUKHA podrá desembarcar a los tres meses de la fecha de su embarque.

El desembarque señalado en el párrafo anterior se llevará a cabo en todo caso conforme a petición del tripulante.

En ningún caso los efectos de este artículo tendrán carácter retroactivo, excepto lo que afecta a la diferencia del 70% al 80% de situación especial.

El contenido del presente artículo, a la vista de la experiencia obtenida durante su vigencia, podrá ser reconsiderado en las negociaciones del próximo Convenio.

CAPITULO VI. CONDICIONES A BORDO Y DE CARACTER SOCIAL

Art. 32. ATENCION PERSONAL TIERRA.

Durante su estancia en puerto, los Camareros atenderán a la tripulación del buque, personal de AUXINAVE y familiares acompañantes; caso de embarco personal de talleres para realizar trabajos durante la navegación o estancia en puerto y siempre que éstos excedan al número de cinco, dicho personal dispondrá de su propio Camarero, a efectos de auxilio cocinas, servicio de comidas y limpieza de sus ascos y pasillos; excediendo de 10 trabajadores dispondrá de un hombre propio para ayuda en la Cocina y otro de Camarero.

La tripulación del buque tendrá prioridad sobre el personal de tierra.

ART. 33. COLLAS DE APROVISIONAMIENTO.

La Empresa dispondrá de las collas necesarias para el embarque y desembarque de provisiones, pertrechos, resacas, bidones y víveres. Obligatoriamente siempre que sea en puerto español y en descargas en puerto extranjero. Asimismo se aplicará en escala técnica en puerto español.

Los encargados de las collas se pondrán a disposición de los mandos del buque, para realizar los trabajos de transporte y estiba. En caso de imposibilidad de conseguir la colla, estos trabajos tendrán la consideración de especiales y el tratamiento económico de los mismos será el expresado en el Artículo 12 del presente Convenio.

ART. 34. LAVADO DE ROPA Y ROPA DE TRABAJO.

1. El lavado de la ropa de cama, toallas, y servicios de Fonda correrá a cargo de la Empresa, siendo realizado por un Lavadero-Camsero.

El cambio de sábanas y funda de almohada habrá de ser completo y semanal.

Para el lavado de los efectos personales de los tripulantes se instalarán a bordo los medios necesarios, tanto para oficiales como para maestranza y subalternos.

2. Al embarcar el tripulante se le proveerá de tres buzos, tres pares de guantes, un par de zapatos de seguridad y juego de botas y ropa de agua.

3. El Personal de fonda se le proveerá de un buzo, par de guantes y zapatos de seguridad para toda la campaña, sin perjuicio de la ropa de trabajo que por su función a bordo le corresponde.

ART. 35. FAMILIAR ACOMPAÑANTE.

1. La Empresa abonará el 50% del importe del billete a las esposas de los tripulantes que se desplacen a Santa Cruz de Tenerife, cuando el buque efectúa en dicho puerto la descarga parcial o total del producto transportado y siempre que no coincida con el embarco o desembarco del tripulante.

La misma bonificación se aplicará a las esposas de los tripulantes residentes en Canarias que se desplacen a la Península.

Excepcionalmente, y siempre bajo las mismas condiciones del párrafo anterior, se dará el mismo tratamiento en los puertos de Fujairah, Dubai y Ras Tanura, siendo necesario, además, para estos supuestos que la esposa hubiese embarcado antes de que el tripulante hubiese cumplido los noventa días de embarque. Cuando esta circunstancia no concuerda, la Empresa solo abonará el 50% de los gastos de regreso.

La Empresa abonará los gastos de regreso de la esposa desde los puertos europeos, y puerto de descarga extranjeros no europeos y siempre que el desembarco del conyuge tripulante se efectúe bien para quedar a órdenes de la Empresa, o bien por razones de enfermedad, ya sea propia o de padres e hijos, transbordo o fuerza mayor o vacaciones.

La manutención de las esposas durante su permanencia a bordo, así como la de los hijos que visitan el buque, será por cuenta de la Empresa.

2.- El número de esposas acompañantes que podrán enrolarse en un buque no excederá de seis, no pudiendo ser enroladas aquellas que se encuentren en estado de gestación.

Art. 36. PROMOCION SOCIAL.

La Empresa suministrará a los buques de Cine, TV, Vídeo y Biblioteca. Los tripulantes podrán presentar lista de libros y revistas, a los que la Empresa procurará acopiarse.

La Empresa colaborará en el desarrollo de programas de estudio de idiomas, electrónica, motores y en general a la capacitación profesional que contribuya a la formación y elevación de los niveles culturales de los tripulantes.

El tripulante encargado del manejo de estos aparatos percibirá horas extras, siempre que se realice fuera de la jornada normal de trabajo.

ART. 37. MANUTENCION

Se mantendrá el sistema de alimentación. En caso de posibles desavenencias, el miembro del Comité de Empresa convocará reunión saliendo de ésta una Comisión formada por tres tripulantes, uno por Oficiales, otro por Maestranza y otro por Subalternos. La citada Comisión supervisará los posibles errores en la administración, calidad y cantidad de los alimentos. Podrá participar en dicha Comisión cualquier tripulante, independientemente de su situación en la Empresa.

Se considera obligatorio la disposición en todo momento por los tripulantes de frigoríficos, conteniendo alimentos básicos tales como embutidos, leche, café, mantequilla, mermelada, conservas y similares.

La Compañía, salvo que no exista en el puerto donde facilite la provisión, embarcará leche contenida en envases de cartón.

En ningún caso los artículos de Gambera y Entrepot sufrirán subida de precios con respecto a las facturas, para lo cual se fijará en el tablón de anuncios las correspondientes facturas de Entrepot.

Cada tripulante tiene derecho a recibir mensualmente, en concepto de Entrepot, ocho cartones de tabaco y cuatro botellas de licor.

Art. 38. ASISTENCIA MEDICA.

1. El Capitán solicitará la presencia de un médico a bordo en los puertos cuando haya tripulantes que lo requieran con causa justificada.

2. Los miembros del Comité de Empresa tienen atribuciones para supervisar el botiquín de a bordo, junto con el Oficial responsable, cuidando de que el mismo contenga siempre el material médico reglamentario.

3. La Empresa facilitará asistencia o cursillos de Medicina y Primeros Auxilios a aquellos tripulantes más idóneos que reúnan las aptitudes necesarias para ello, procurando que en cada buque haya al menos un tripulante que haya seguido uno de estos cursillos.

4. La Enfermería no se utilizará para otros fines que no sean los de su cometido.

ART. 39. FONDO ECONOMICO PARA FINES SOCIALES.

Las cantidades en metálico que el buque conseguiera por la venta de chatarra y material de desecho, que no sobrepase la

cantidad de 50.000.- Ptas., pasará a engrosar el fondo económico que se crea para fines sociales. Para cantidades superiores se requerirá autorización expresa de la Dirección.

Su utilización será dispuesta por el Capitán de común acuerdo con el miembro o miembros del Comité de Flota que se encuentren a bordo para los fines sociales que estimen aconsejables, dando posteriormente a la Empresa cuenta de las adquisiciones realizadas para su buen control.

Art. 40. PERDIDA DE EQUIPAJE A BORDO

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

75.000.- pesetas por pérdida total y hasta 75.000.- pesetas por pérdida parcial, valorando lo realmente perdido a juicio del Capitán, previa audiencia del interesado y en presencia del miembro del Comité de Flota.

En el caso de que por la Empresa se abone indemnización de vestuario o se facilite uniformes se reducirán las indemnizaciones de equipajes en un 20%.

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

Art. 41. AYUDA DE ESTUDIOS

La Empresa concederá anualmente la siguiente ayuda de estudios a los hijos de los tripulantes fijos:

- Enseñanza preescolar, E.G.B., B.U.P., C.O.U. y carreras de grado medio: 25.000.- Ptas.
- Estudios superiores: 25.000.- Ptas.
- Formación Náutica: la totalidad del costo.
- Formación Náutica-Pesquera: la totalidad del costo.

Estas cantidades se percibirán una vez que la Empresa haya comprobado los justificantes correspondientes al curso.

Art. 42. AYUDA PARA EDUCACION DE HIJOS DEFICIENTES

Se concede una ayuda anual de 200.000.- Ptas. a los tripulantes que tengan hijos subnormales, que necesiten cuidados especiales y así lo justifiquen con los correspondientes certificados y facturas.

Art. 43. CREDITOS DE URGENCIA

La Empresa concederá créditos de urgencia de hasta 100.000.- Ptas. a los tripulantes fijos que lo soliciten y justifiquen su necesidad. Dichos préstamos no podrán solicitarse más de una vez cada 2 años y serán concedidos sin interés y amortizable en 12 mensualidades.

La Empresa en caso de necesidad grave demostrada, estudiará una mayor ayuda.

Art. 44. PREMIO DE VINCULACION

Hasta el día 31 de Diciembre de 1987 la Empresa concede una ayuda al momento de jubilarse consistente en una can-

tidad cuyo módulo para su cálculo será de 75.000.- Ptas. por año de servicio a la Empresa.

Art. 45. AYUDA DE VIUDEDAD

En caso de fallecimiento de cualquier tripulante de AUXINAVE, se abonará a la viuda o familiar a su cargo, además de las prestaciones legalmente establecidas, tres mensualidades del salario profesional.

La Empresa en caso de necesidad demostrada, estudiará una mayor ayuda.

Art. 46. PREMIOS DE NUPCIALIDAD Y NATALIDAD

1. La Empresa establece un premio de nupcialidad por un importe de 30.000.- Ptas.

2. Asimismo, concede premio de natalidad por un importe de 20.000.- Ptas. por hijo.

Art. 47. MUTUA MARINA MERCANTE

La Empresa abonará el 50% de la cuota fijada por la Mutua de la Marina Mercante, según circular de la Empresa número 3/78 de 25 de Enero de 1978.

Art. 48. SEGURO VIDA Y ACCIDENTES

La Empresa tendrá establecida con una Compañía de Seguros la cobertura de riesgos de muerte y accidentes:

Muerte o invalidez derivada de enfermedad no profesional:

Muerte : 2.000.000.- Ptas. brutas.

Invalidez permanente, total o parcial : 2.000.000 de Ptas. brutas de acuerdo con la Póliza de Seguros.

Accidente:

Muerte : 3.000.000.- Ptas. brutas.

Invalidez permanente : 3.500.000.- Ptas. brutas.

En caso de fallecimiento a bordo por muerte natural, la Empresa complementará hasta 2.500.000.- la cantidad que se perciba de la Póliza de Seguro por muerte natural.

Para la calificación de estos siniestros y graduación de los distintos supuestos de invalidez se estará a lo que dispongan las condiciones generales de la Póliza.

Cualquier tripulante podrá suscribir a su costa cantidades complementarias para estos riesgos beneficiándose de las primas existentes.

Los Seguros de muerte e invalidez permanente serán competibles por vía de muerte natural.

Art. 49. PRESTAMO PARA VIVIENDA

La Empresa concederá préstamos para vivienda a aquellos tripulantes que lo soliciten y que lleven al menos tres años de

servicio en la misma. Estas prestaciones serán de hasta ----- 1.000.000.- de pesetas, a un interés igual al que en el momento del otorgamiento exijan las Mutualidades Laborales, y se amortizará en 7 años, mensualmente. La cantidad correspondiente al interés devengado se incorporará al fondo de ayuda constituido por la Empresa.

El fondo de ayuda de la Empresa para estos préstamos no pueden ascender a más de 30.000.000.- de pesetas, incluidos en -- ellos los hasta ahora concedidos.

Los créditos se concederán por prioridad de los tripulantes más necesitados, previa comprobación de la Empresa y de la Comisión Paritaria. En igualdad de condiciones se concederá al tripulante con más antigüedad.

En el supuesto de excedencia continuará el sistema de amortización.

La Empresa publicará anualmente una lista con el número de orden de los tripulantes que hayan solicitado el crédito.

CAPITULO VI: SEGURIDAD

Art. 30. COMITÉ DE SEGURIDAD E HIGIENE.

El Comité de Seguridad e Higiene tendrá las siguientes funciones:

Asistir y asesorar al Capitán en el establecimiento y cumplimiento de las normas de seguridad a bordo.

Objetivos

- Evitar accidentes y daños corporales.
- Mejorar las condiciones de seguridad a bordo.
- Revisar accidentes acaecidos y adoptar o reconsiderar medidas que eviten su repetición.
- Recomendar modificaciones cuando sean necesarias.
- Recibir sugerencias encaminadas al logro de una mayor garantía de seguridad, tanto de la tripulación como del buque.
- Llevar a cabo las medidas necesarias tendientes a la evitación de accidentes.

Miembros del Comité:

El Comité de Seguridad estará formado por los siguientes miembros:

- | | |
|---------------|---|
| A) Presidente | Capitán. |
| B) Vocales | Jefe de Máquinas.
Primer Oficial de Cubierta.
Primer Oficial de Máquinas.
Oficial Radiotelegrafista.
Contramaestre.
Electricista.
Caldretero.
Mayordomo.
Bombero.
Miembro o Miembros del Comité de Flota.
Un tripulante rotativo. |

Si se considera necesario, para el mejor cumplimiento de su cometido, el Capitán podrá designar entre la tripulación, uno o varios miembros adicionales,

para que, con carácter fijo o eventual pasen a formar parte del Comité.

C) Secretario. Desempeñará el cargo el Oficial más joven que pertenezca al Comité.

D) El tripulante rotativo será designado por el Capitán y el Miembro del Comité de Flota, debiendo asistir cada tripulante, por lo menos, a dos Comités de Seguridad, antes de dejar su puesto al tripulante siguiente.

Funciones:

Serán funciones del Comité de Seguridad:

- El cumplimiento y vigencia de las Normas y Reglamentos de Seguridad, así como de las instrucciones y precauciones a observar para la prevención de accidentes.
- El análisis de los accidentes ocurridos a bordo, efectuando para ello las investigaciones oportunas en cada caso, con objeto de determinar las causas y exponer las medidas necesarias para evitar su repetición y recomendaciones que puedan derivarse.
- La adopción de medidas y precauciones de seguridad conducentes a la prevención de accidentes.
- La presentación a la Dirección de la Compañía de sugerencias, propuestas y recomendaciones para la adopción de cualquier medida de seguridad a bordo, que el Comité no puede tomar por sí mismo.
- La enseñanza y divulgación entre los restantes tripulantes de las "Normas e Instrucciones de Seguridad".
- La comprobación y correcto funcionamiento de los aparatos y aplicación de técnicas para la prevención o lucha contra accidentes e incendios, tales como extintores, equipos contra incendios, etc...
- La comprobación de cualquier debilidad aparente por parte de la tripulación de la consecución de métodos o efectividad de los equipos de seguridad.
- La vigencia de la ejecución de los ejercicios de seguridad reglamentarios y entrenamientos periódicos del personal para su familiarización con los aparatos y técnicas en materia de seguridad y comprobación de su eficacia. Los ejercicios de adiestramiento y práctica a bordo (abandono, contra incendio, emergencia, etc...) se llevarán cabo dentro de las horas de jornada normal a bordo. Los citados ejercicios tendrán carácter semanal alternativo y se realizarán, salvo circunstancias que lo impiden, el viernes por la tarde.

Programa de acuerdo con la Empresa, cursos de seguridad en tierra para todos los tripulantes.

Reuniones:

El Comité se reunirá cada mes con carácter obligatorio en sesión ordinaria y con carácter extraordinario

rio, cuando así lo estime conveniente el Capitán, como Presidente, o un tercio de los miembros del Comité.

El Capitán como Presidente del Comité, convocará y presidirá todas las reuniones y tomará las debidas medidas para asegurar la existencia total de sus componentes. Al final de cada reunión se levantará la correspondiente Acta, haciéndose constar los asuntos tratados, la media o medidas adoptadas a bordo a propuesta del Comité y las recomendaciones o sugerencias que se deseen elevar a la Dirección, indicando la aprobación o desaprobación del Comité a las propuestas individuales de sus miembros o del resto de la dotación. Dicha Acta deberá exponerse en los tablones de anuncios y una copia se entregará al miembro del Comité de Flota, otra se enviará a la Empresa y otra quedará en los archivos del buque.

El Secretario tomará las notas necesarias para la redacción del Acta que, una vez aprobada por el Presidente, se mecanografiará y será firmada por el Presidente y el Secretario, enviándose una copia de la misma y de los informes anexos a la Dirección de la Compañía.

Las Actas y anexos quedarán depositados en el archivo que a tal fin se habilitará a bordo.

Cooperación con la Dirección:

El Comité de Seguridad cooperará con la Dirección:

A) Remitiendo las Actas de sus reuniones a la mayor brevedad posible.

B) Dirigiendo sus esfuerzos, diligencias e iniciativas a la promoción de prácticas de seguridad a bordo del buque y comunicando a la Dirección las medidas o precauciones adoptadas, las cuales pueden ser de valor para otros buques de la flota en la prevención de accidentes o fuegos.

C) Eliminando en lo que sea posible las causas de accidentes a bordo y en los lugares donde se consideren necesarios cambios estructurales o alteraciones significativas, haciéndose las recomendaciones en todo detalle y prontitud.

D) Impartiendo con toda responsabilidad órdenes y recomendaciones sobre temas de seguridad a bordo de su buque.

ART. 51. LIMPIEZA DE TANQUES.

La limpieza se intentará efectuar de forma continuada con objeto de simplificar las faenas de la misma y evitar gastos innecesarios, así como mejorar la seguridad del buque.

Tanto Empresa como personal se comprometen a llevar a cabo las siguientes faenas:

a) Por parte de la Empresa:
Acondicionar el automatismo de calderas.

b) Por parte del personal de Máquinas:
En caso de que fuese necesario efectuar guardia a 6 horas y de acuerdo con el personal, las horas extraordinarias serán cobradas como penosas.

c) Por parte del personal de Cubierta.

A 6 horas cada uno. Cada miembro de los turnos tendrá derecho a 6 horas extraordinarias.

Si la limpieza se realiza en sábado, cada miembro de los turnos tendrá derecho a 10 horas extraordinarias y si fuese en domingo o festivo a 14 horas extraordinarias.

En ningún caso durante las operaciones de descarga ningún tripulante estará obligado a hacer una jornada superior a ocho horas.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior, el personal de fonda, distribuirá su jornada de modo que quede atendido en todo momento el servicio correspondiente.

CAPITULO VIII - DERECHOS SINDICALES A BORDO Y EN LA EMPRESA.

ART. 52. DERECHO DE REUNION.

Los tripulantes podrán ejercer su derecho de reunión a bordo, a cuyos efectos preavisarán al Capitán. La reunión podrá ser convocada por uno o más miembros del Comité de Empresa o por un número de tripulantes no inferior al 33% de la plantilla del buque.

La reunión será presidida por el miembro o miembros del Comité de Empresa o, en su defecto, por los dos convocantes de mayor y menor edad, quienes serán responsables del normal desarrollo de la misma. En la reunión sólo podrán tratarse los asuntos previamente incluidos en el orden del día, cuya copia se habrá entregado al Capitán al momento de preavisarle.

La reunión, que tendrá lugar fuera de la jornada ordinaria, no entorpecerá las guardias y turnos de trabajo, garantizándose en todo caso la seguridad del buque, la de su carga y la de la dotación.

El Capitán sólo podrá interrumpir o suspender la reunión cuando no se cumplan las condiciones señaladas para el ejercicio de este derecho.

ART. 53. DEL COMITÉ DE FLOTA.

Los tripulantes elegidos representantes de los trabajadores se integran en el Comité de Flota y ejercerán sus funciones mancomunadamente.

A tales efectos su gestión se efectuará bajo los criterios que establece el Estatuto de los Trabajadores, fundamentalmente en lo que se refiere a las competencias, capacidad y sigilo profesional y garantías.

Dadas las especiales características del trabajo en mar, no se requiere la actuación mancomunada para el ejercicio de la actividad correspondiente a bordo. Por idénticas circunstancias la reunión del Comité se circunscribirá a las situaciones derivadas de los conflictos colectivos que pudieran plantearse en la negociación de los Convenios Colectivos.

ART. 54. ACCESO AL BUQUE DE REPRESENTANTES SINDICALES Y CELEBRACION DE REUNIONES EN PUERTO.

En cualquier momento, durante la estancia del buque en puerto o en Astillero, los responsables de cualquier Sindicato legalmente reconocido una vez acreditada su condición ante el Capitán del buque, podrán efectuar visitas a bordo a fin de cumplir con sus funciones sindicales.

Junto al representante o representantes sindicales podrán acudir al buque asesores, si los tripulantes o cualquier otra instancia orgánico-sindical lo estiman procedente.

Estas visitas y reuniones podrán realizarse siempre -- que con ellas no queden interrumpidos los trabajos normales de a bordo y cuando los tripulantes o los representantes sindicales lo estimen oportuno.

CAPITULO IX. COMISION PARITARIA

ART. 55. COMISION DE VIGILANCIA

Para la vigilancia, cumplimiento e interpretación del Convenio, queda constituida una Comisión Mixta de vigilancia, -- que estará integrada, de modo paritario, por representantes de la Empresa y de los trabajadores.

El número de vocales será de diez: cinco por cada representación.

Los vocales de esta Comisión, deberán ser designados -- entre las personas que han intervenido con voz y voto en las -- deliberaciones del presente Convenio. Los representantes de los trabajadores en esta Comisión Paritaria cesarán cuando dejen de ser miembros del Comité de Empresa.

La función de la Comisión Mixta será la de informar y asesorar a la Dirección, Comité de Empresa, y a los trabajadores, sobre la aplicación, interpretación, vigencia y cumplimiento del Convenio, y sobre cualquier incidencia que pudiera producirse sobre sus cláusulas, con objeto de que se tengan -- los elementos de juicio para una más acertada solución.

El informe de esta Comisión en las materias de su competencia, será trámite previo a cualquier planteamiento ante -- la Autoridad o Jurisdicción Laboral.

La Comisión se reunirá:

- a) A instancia de la Empresa.
- b) A instancia del Comité de Empresa.

La reunión deberá celebrarse dentro de los diez días siguientes hábiles a la fecha de la petición, fijándose de -- común acuerdo el día y la hora.

De las reuniones se levantará la preceptiva Acta por el Secretario de la Comisión, que será nombrado de entre los vocales de la misma, y, a ser posible, de entre los representantes de los trabajadores.

Si de la reunión de la Comisión resultara acuerdo, -- se procederá a informar del mismo a la Dirección de la Compañía.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA. SALARIO PROFESIONAL Y PLUS DE EMBARQUE.

En el Salario Profesional quedan integrados los conceptos Plus de Embarque y partes proporcionales de los complementos de veintinueve periódico superior al mes.

Si las futuras disposiciones restablecieran con carácter obligatorio el Plus de Embarque o establecieran cualquier modificación sólo respecto de éste o sólo del Salario Profesional, entenderá a estos efectos que el Salario mencionado está integrado por los dos conceptos en la misma proporción que existía el 1.º de Enero de 1980.

SEGUNDA. LIQUIDACION EFECTOS ECONOMICOS CONVENIO

En el plazo de 60 días de la firma del Convenio, la Empresa mecanizará la nómina de conformidad con las mejoras establecidas en este pacto.

TERCERA. NOTA ACLARATORIA AL CUADRO SALARIAL

Las percepciones salariales del personal incluido en el presente cuadro serán las siguientes:

1. Salario Profesional.
2. Complementos Salariales:
 - Personales: Premio de Antigüedad.
 - De cantidad y calidad de trabajo: Horas extraordinarias.
3. Plus de Embarque:

Al quedar absorbido dicho concepto en el salario profesional se entiende que dicho salario profesional incluye y mejora las percepciones reglamentarias: 15% de peligrosidad; gratificación de mando y jefatura; -- navegación por zonas insalubres, servicio del Golfo de Guinea, así como el Plus de Embarque por participación en el Sobordo previsto en la vigente Ordenanza.

4.- Horas extraordinarias:

El complemento de cantidad o calidad de trabajo de -- Horas Extraordinarias tendrá los importes indicados -- en el anexo del Convenio.

CUARTA

Platametos Marítimos, S.A. (MARPLET) como propietaria -- de los buques a que este Convenio se refiere, garantiza su cumplimiento.

