

14771 RESOLUCION de 18 de mayo de 1988, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Naviera de Occidente, Sociedad Anónima», y su personal de Flota.

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Naviera de Occidente, Sociedad Anónima», y su personal de Flota, que fue suscrito con fecha 2 de febrero de 1988, 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, 18 de mayo de 1988.—El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «NAVIERA DE OCCIDENTE, SOCIEDAD ANÓNIMA», Y SU PERSONAL DE FLOTA

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*—El presente Convenio es de aplicación para «Naviera de Occidente, Sociedad Anónima», y su personal de Flota.

Las discrepancias que pudieran surgir en cuanto a la aplicación de este Convenio serán resueltas por una comisión paritaria, cuyas funciones se determinan en las cláusulas adicionales no enumeradas en este Convenio.

Art. 2.º *Vigencia.*—El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1988 con independencia de la fecha de publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

La vigencia será de dos años con efecto hasta el 31 de diciembre de 1989, exceptuándose aquellos artículos en los que específicamente se defina una vigencia menor, y se prorrogará por períodos sucesivos anuales, si en el plazo de tres meses anteriores a su vencimiento inicial o prorrogado no se hubiera denunciado por alguna de las partes contratantes.

La denuncia por cualquiera de las partes firmantes de este Convenio habrá de formalizarse por escrito ante la Dirección General de Trabajo, dando traslado de la misma a la otra parte.

Art. 3.º *Vinculación 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 cláusulas, 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 la Comisión Negociadora.

Art. 4.º *Compensación y absorción 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.

Art. 5.º *Aplicación directa.*—Las partes signatarias del presente Convenio Colectivo han agotado en el contexto del mismo su respectiva capacidad de negociación en el tratamiento de las distintas materias que han sido objeto de Convenio, por lo que se comprometen a no promover niveles inferiores de negociación de éste, por lo que se aplicará directamente por la Empresa.

Tampoco generarán cuestiones que supongan o impliquen en cualquier medida revisión de lo que se pacte.

Las diferencias o discrepancias que pudieran surgir de la aplicación automática de este Convenio general serán sometidas a su Comisión Paritaria para su resolución posterior.

Art. 6.º *Periodo de prueba.*—1. Toda admisión de personal para las actividades comprendidas en este Convenio se considerará provisional

durante un periodo de prueba variable, con arreglo a la labor a que el Tripulante se dedique, que no podrá ser superior al que establece la escala siguiente:

- a) Titulados: Tres meses.
- b) Maestranza y Subalternos: Dos meses.

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

2. En caso de que el periodo 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 periodo de prueba deberá ser notificada por escrito al Tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado en el plazo que indica el párrafo anterior de este artículo. En caso contrario se considerará al Tripulante como fijo en plantilla.

3. En todos los casos de rescisión de contrato por fin de periodo de prueba por parte del Tripulante los gastos de viaje serán por cuenta del mismo.

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

5. La Empresa, en supuesto de rescisión del periodo de prueba, entregará la documentación relativa al tiempo efectivamente trabajado y el certificado de Empresa de las cotizaciones efectuadas a la Seguridad Social.

6. Una vez finalizado el periodo de prueba por voluntad de la Empresa y con la llegada a puerto, los gastos de viaje y dietas desde el puerto de desembarque hasta el domicilio del trabajador serán por cuenta de la misma.

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

7. La situación de incapacidad laboral transitoria, durante el periodo de prueba, interrumpe el cómputo del mismo.

Art. 7.º *Comisión de Servicio.*—Se entenderá por Comisión de Servicio la misión de trabajo profesional que ordene la Empresa realizar a los Tripulantes en cualquier lugar.

En Comisión de Servicio, los Tripulantes devengarán el salario real que venían disfrutando en su último puesto de trabajo.

Cuando la Comisión de Servicio se realice embarcado se devengarán vacaciones de Convenio. Cuando se realice en tierra se devengarán vacaciones de treinta días por año en la proporción que corresponda, salvo en aquellas circunstancias en que el trabajo se realice fuera del domicilio habitual, en cuyo caso, y además de las vacaciones señaladas, tendrá derecho a cuatro días laborales de estancia en su domicilio, por cada tres meses, sin computar como tales los viajes y siendo de cuenta del Empresario los gastos de viaje.

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

En cualquier caso, los gastos que puedan realizarse se abonarán previa justificación, debiendo la Empresa adelantar una cantidad estimada por el importe de dichos gastos.

Art. 8.º *Transbordos.*—Se entiende como tal, el traslado del Tripulante de un buque a otro de la misma Empresa, dentro del transcurso del periodo de embarque.

Los transbordos podrán ser:

a) Por iniciativa de la Empresa: Por necesidades de organización o de servicio, el transbordo será dispuesto por la Empresa, a cuyo efecto se seguirán los siguientes criterios:

1. Orden inverso de antigüedad del personal de cada categoría de la Empresa.

2. No haber sido transbordado más de una vez en el periodo de embarque.

3. Si el Tripulante transbordado lo fuera a un buque donde las percepciones salariales resultaran inferiores a las que tenía en condiciones homogéneas de trabajo, percibirá por una sola vez por campaña y en concepto de indemnización, una cantidad equivalente a la diferencia que resulta entre lo percibido el último mes y lo que corresponda en su nuevo destino.

b) Por iniciativa del Tripulante: Cuando por razones de ubicación de su domicilio u otras causas justificadas, el Tripulante así lo solicite y la Empresa pueda proporcionárselo.

En ambos casos, hasta que el trabajador no esté enrolado en el nuevo buque, permanecerá en las condiciones que venía disfrutando en el buque anterior del cual desembarcó, siendo por cuenta de la Empresa naviera los gastos que el transbordo ocasione al Tripulante.

Art. 9.º *Expectativa de embarque.*—Se considerará expectativa de embarque la situación del Tripulante que se halla en su domicilio, procedente de una situación diferente a la de embarque o comisión de servicio, disponible y a órdenes de la Empresa. La expectativa de embarque durará hasta el día anterior en que el Tripulante salga de su domicilio para entrar en situación de «Servicio de Empresa».

En ningún caso se podrá mantener al Tripulante por un tiempo superior a treinta días, pasando a partir de ese momento a situación de «Comisión de Servicio».

Durante la expectativa de embarque, el Tripulante percibirá el salario profesional y disfrutará de las vacaciones a razón de treinta días por año en la proporción que le corresponda.

Art. 10 *Licencias.*—1. Con independencia del periodo convenido de vacaciones se reconoce el derecho a disfrutar de licencia 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.

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

En los supuestos de licencias por 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 3. 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.

3. 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 5.2 y 5.4 que correrán a cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho de desembarque y reembarque a todos los puertos de Europa, mar Mediterráneo, mar Negro y los puertos de África hasta el paralelo de Noadibou. No obstante, quedan excluidas de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos.

4. Licencias por motivo de índole familiar: Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

Casos	Días
Matrimonio	20
Nacimiento hijos	15
Enfermedad grave padres y hermanos, incluso políticos, hasta	10
Enfermedad grave de cónyuge e hijos	15
Muerte cónyuge e hijos, incluso políticos	15
Muerte padres y hermanos, incluso políticos	12

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

Ninguna de las licencias descritas en este apartado serán acumuladas a vacaciones, a excepción de la del matrimonio, que si se podrá acumular. No obstante el párrafo anterior, el Tripulante embarcado, previa comunicación a la Naviera podrá optar a dicha acumulación en el caso de natalidad.

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

Las licencias empezarán a contar desde el día siguiente al desembarco.

5. Licencias para asistir a cursos, cursillos y exámenes.

5.1 Cursos oficiales para la obtención de títulos o nombramientos superiores en la Marina Mercante:

Antigüedad mínima: Dos años.
Duración: La del curso.
Salario: Profesional.
Número de veces: Retribución una sola vez.
Vinculación a la Naviera: Dos años desde la terminación del curso.
Peticiones máximas: 6 por 100 de sus puestos de trabajo, considerando las fracciones superiores al 0,5 por 100 como unidad.

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

5.2 Cursillos de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales:

Antigüedad mínima: Sin limitación.
Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.
Número de veces: Retribuida una sola vez.

5.3 Cursillos de perfeccionamiento y capacitación profesional de los Tripulantes y adecuados a los tráficoes específicos de la Empresa:

Antigüedad mínima: Dos años.
Duración: La del curso.
Salario: Profesional.
Número de veces: Una sola vez.
Vinculación a la Naviera: Un año.

Peticiones máximas: 3 por 100 de sus puestos de trabajo, considerando las fracciones superiores al 0,5 por 100 como unidad.

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 periodo de vacaciones.

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

5.4 Cursillos pagados por la Administración.

Antigüedad mínima: Sin límite.
Duración: La del cursillo.
Salario: Profesional.
Peticiones máximas: 6 por 100 de su categoría, considerando las fracciones superiores a 0,5 por 100 como unidades.
Se concederá por solicitudes de los Tripulantes.

5.5 Cursillos por necesidad de la Empresa: Cuando alguno de los cursos de los apartados anteriores se realice por necesidad de la Empresa, el Tripulante se hallará en situación de Comisión de Servicio todo el tiempo que duren los cursillos.

5.6 Licencias para asuntos propios: Los Tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora por un periodo de hasta seis meses, que podrán concederse por el Naviero en atención a los fundamentos que se expongan por el solicitante y las necesidades del servicio.

Estas licencias no tendrán derecho a retribución de ninguna clase.

Art. 11. *Excedencias.*

1. Excedencia voluntaria: Podrá 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 presentación.

El plazo mínimo para las excedencias 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 concedió la excedencia, no solicitase su reingreso en la Empresa, causará baja definitivamente en la misma.

Si solicitase el reingreso, éste se efectuará tan pronto exista vacante de su categoría.

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

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

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

En los casos de cargo político o sindical, la excedencia comprenderá todo el tiempo que dure el cargo que lo determine y otorgará derecho a ocupar la misma plaza que desempeñaba anteriormente, computándose el tiempo de excedencia como en activo a todos los efectos.

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

Art. 12. *Escalafones.*—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 anualmente y a disposición directa de los Tripulantes de cada buque.

Art. 13. *Dieta 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:

- 1) Comisión de Servicio fuera del domicilio.
- 2) Durante el tiempo de viaje necesario para el embarque o desembarque hasta la llegada a su domicilio.
- 3) En la expectativa de embarque fuera del domicilio.

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

- Comida, 1.400 pesetas.
- Cena, 1.150 pesetas.
- Alojamiento, 2.900 pesetas.

En caso de que por motivos justificados hayan de realizar gastos superiores, se entregarán a la Empresa los recibos oportunos para su consideración a efectos de su reembolso.

En el extranjero la Empresa estará obligada a facilitar los medios de transporte y alojamiento al Tripulante más idóneos y adecuados.

La Empresa abonará los gastos de viaje, eligiendo el Tripulante el medio de transporte más idóneo, adecuado y directo, quedando excluidos los taxis de alquiler de largo recorrido, los coches de alquiler y las clases de lujo. Para los taxis de largo recorrido se considerará como tal las distancias superiores a 25 kilómetros.

En caso de uso de estos medios, su utilización deberá estar justificada por falta de billetes de otro tipo para su urgente embarque o porque de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El Tripulante presentará los comprobantes.

En todo caso, el Tripulante percibirá por adelantado de la Naviera, Armador o su representante el importe aproximado de los gastos de locomoción y dietas, caso de que no se le entreguen los correspondientes billetes de pasaje.

En el caso de que los gastos de desembarco por accidente o enfermedad se abonen por la Empresa a los Tripulantes, éstos estarán obligados a enviar a la misma los correspondientes justificantes.

Art. 14. Manutención.—La Empresa aportará la cantidad necesaria para la alimentación a bordo para que ésta sea siempre sana, abundante y nutritiva a base de productos de calidad y en perfecto estado de conservación.

Se formará una Comisión compuesta por el Delegado de los Tripulantes, el Mayordomo o Cocinero, un titulado y un no titulado supervisado por el Capitán. La elección de los miembros se realizará por la tripulación del buque mediante votación, de la que se levantará acta y se entregará al Capitán.

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

Controlar las propuestas de pedidos, las facturas y realizar inventario de pesos y calidades.

Realizar el inventario de gambuza al finalizar cada mes para conocer el gasto por Tripulante/día.

Vigilar que los frigoríficos y oficinas a disposición de los Tripulantes contengan un surtido de alimentos básicos, así como durante la noche los frigoríficos tendrán que tener artículos de primera calidad, tales como leche, queso, embutido, galletas, mantequilla, café, azúcar, pan, etcétera. La comida será adaptada a las necesidades del clima.

Elaboración de las minutas.

Todo el personal que acredite encontrarse a régimen se le elaborará la comida adecuada a su tratamiento, con cargo a la Empresa. La Comisión vigilará diariamente la relación entre comidas preparadas y Tripulantes que efectuarán las comidas, de forma que la cocina conozca con la debida antelación el número de Tripulantes que van a efectuarlas.

Comidas especiales: Se entiende por comidas especiales las que se preparan para fechas señaladas como los días 1 de mayo, Nuestra Señora del Carmen, Nochebuena y Nochevieja. La cantidad, calidad y tipo de comida para estos días será a criterio del Cocinero y Comisión de Comidas y la Compañía correrá con los gastos.

La manutención a ningún efecto tendrá la consideración de salario. Por consiguiente, no será exigible durante las vacaciones, permisos, licencias, baja por enfermedad, accidente u otras situaciones similares. Tampoco se abonará con las pagas extraordinarias ni las horas extraordinarias, ni con cualquier otro devengo que reconozca la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

Art. 15. Entrepot.—El Entrepot normal será adquirido por la Empresa y descontado en la columna correspondiente de la nómina o pagado directamente por el Tripulante.

El reparto del Entrepot se efectuará por la Comisión sobre cantidad y calidad de la comida a bordo, correspondiendo el control al Capitán del buque o persona en quien delegue.

Se incluirán dentro del Entrepot: Licores, cervezas, vinos de marca, tabacos, artículos de tocador y otros artículos que puedan suponer una ventaja económica.

Art. 16. Jornada ordinaria.—La jornada ordinaria de trabajo en la Marina Mercante será de 1.826,27 horas de trabajo efectivo en cómputo anual. La jornada ordinaria será de ocho horas durante el periodo de embarque.

Art. 17. Horas extraordinarias.—Las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del Armador o sus representantes y la prestación de las mismas será siempre voluntaria por parte de los Tripulantes, salvo en los siguientes supuestos:

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

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 del buque lo requiera.

3. Atención a la carga y las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y descarga, así como aprovisionamiento, siempre y cuando, por tener el buque que zarpar inmediatamente, no pueda realizarse en jornada normal. En estos casos se utilizará únicamente el personal estrictamente necesario.

4. Atención de autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.

5. En situación de socorro a otros buques o personas en peligro o cuando fueren necesarias o urgentes durante la navegación para la seguridad del buque o personas o el cargamento.

6. En el supuesto de formalidades aduaneras, cuarentena y otras disposiciones sanitarias.

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.

Tendrán naturaleza de horas extraordinarias sólo aquellas que resulten en exceso de la jornada ordinaria diaria de ocho horas.

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.

Se establece un forfait para retribución de las horas extraordinarias en los conceptos y cuantías que se señalan en el anexo I, «Retribuciones».

Art. 18. Vacaciones.—Las vacaciones y descanso de este Convenio tienen el carácter de totales por estos conceptos, sin que puedan producirse compensaciones de esta índole por ningún motivo.

El régimen general de vacaciones será de sesenta días por cada cuatro meses de trabajo efectivo (coeficiente 0,5).

Art. 19. Compensación por prolongación de jornada.—No se establece compensación por prolongación de jornada a ningún efecto y queda pactada la no retribución de dicho concepto, quedando sin efecto las retribuciones existentes hasta la firma de este Convenio.

Art. 20. Servicio a la Empresa.—Se entiende por «Servicio a la Empresa»:

1. Situación de enrolamiento.
2. Hospitalización por accidente de trabajo o enfermedad profesional fuera del municipio de su domicilio.

En todas las demás circunstancias se devengarán las vacaciones a razón de treinta días por año.

Art. 21. Duración del periodo de embarque.—El periodo máximo de embarque será de cuatro meses, manteniendo la flexibilidad del artículo 22 de este Convenio.

Con independencia de los treinta días de flexibilidad indicado en el periodo de embarque, el periodo de vacaciones podrá adelantarse o alterarse adicionalmente por quince días.

Es requisito indispensable la comunicación previa al Tripulante con, al menos, diez días de antelación a la fecha de disfrute o retraso de las vacaciones.

Art. 22. Relevos de personal de vacaciones.—Empresas y tripulaciones están obligadas al estricto cumplimiento del régimen de vacaciones definido en este Convenio, no pudiendo, en ningún caso, ser compensados económicamente, admitiendo como límite de flexibilidad el regulado a continuación:

1. La Empresa podrá efectuar los relevos del personal que haya de disfrutar sus vacaciones en la siguiente forma:

Desde treinta días antes a aquel en que le corresponda el devengo de las mismas (tercer mes) hasta treinta días después de dicho plazo del devengo (quinto mes).

2. Asimismo, la Empresa podrá proceder al embarque de sus Tripulantes antes de la fecha término de sus vacaciones, quedando los días no disfrutados a favor del Tripulante para su disfrute, acumulándose necesariamente al siguiente periodo de vacaciones en la siguiente forma:

Con cinco días de antelación al fin del periodo de vacaciones.

Art. 23. Vacaciones anticipadas.—La Empresa podrá conceder vacaciones anticipadas, con cargo al periodo siguiente, a las tripulaciones que hayan finalizado su periodo vacacional, por un periodo de quince días.

Art. 24. Incremento salarial.—El personal de flota de esta Naviera tendrá un incremento salarial consistente en un 4,5 por 100 sobre los

conceptos retributivos globales en cómputo anual, especificándose la tabla salarial para 1988 en el anexo número 1, «Retribuciones».

Este incremento salarial tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 1988 y se considerará prorrogado por períodos anuales sucesivos si en el plazo de tres meses anteriores a su vencimiento inicial o prorrogado no se hubiere denunciado por alguna de las partes contratantes.

Art. 25. *Pérdida o déficit en la Empresa.*—El porcentaje de incremento salarial que se pudiera establecer para el segundo año de vigencia del presente Convenio no tendrá efecto alguno si la Empresa acredita, objetiva y fehacientemente, situaciones de pérdida o déficit mantenida durante el ejercicio contable de 1988. Asimismo se tendrá en cuenta las previsiones para 1989.

En estos casos se trasladará a las partes la fijación del aumento de salarios. Para valorar esta situación se tendrán en cuenta circunstancias tales como el insuficiente nivel de fletes y contratos de transporte y se atenderán los datos que resulten de la contabilidad de la Empresa, de sus Balances y de su Cuenta de Resultados.

En caso de discrepancia sobre la valoración de dichos datos, podrán utilizarse informes de auditores o sensores de cuentas, atendiendo las circunstancias y dimensiones de la Empresa.

Cuando la Empresa alegue dichas circunstancias deberá presentar ante la representación de los trabajadores la documentación precisa (Balances, Cuenta de Resultados y, en su caso, informe de auditores o de sensores de cuentas) que justifique un tratamiento salarial diferenciado.

Los representantes de los trabajadores están obligados a tratar y mantener en la mayor reserva la información recibida y los datos a que hayan tenido acceso como consecuencia de lo establecido en los párrafos anteriores, observando, por consiguiente, respecto de todo ello, sigilo profesional.

El estudio de lo regulado en este artículo será competencia de la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo.

Art. 26. *Trabajos sucios, penosos y peligrosos.*—Estarán comprendidos en este artículo todos aquellos trabajos que, en determinadas circunstancias, deban ser realizados y que, por su especial condición, índole o naturaleza, implican suciedad, esfuerzo o peligro superior al normal.

Trabajos que deberán ser realizados por personal ajeno al buque:

Limpieza, picado o pintado del interior de la caja de cadenas.
Limpieza, picado o pintado del interior del tanque de lastre.
Limpieza, picado o pintado o encalichado de tanques de agua dulce.
Limpieza, picado o pintado bajo planchas de toda la sentina de máquinas.

Limpieza, picado o pintado en el interior de «cofferdams».

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.

En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse en la mar por seguridad del buque o si las condiciones higiénicas así lo exigieran,

se estará en cuanto a su consideración económica de acuerdo con la tabla anexa.

Trabajos que deberán realizarse por la dotación del buque y que tienen la consideración de trabajos sucios, penosos y peligrosos:

Trabajos en el interior de la caja de cadenas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.

Trabajos en el interior de «cofferdams» y limpieza necesaria para la realización de los mismos.

Trabajos en el interior de tanques de lastre o agua dulce y limpieza necesaria para la realización de los mismos.

Trabajos bajo plancha de la sentina de máquinas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.

Limpieza completa del interior del cárter del motor principal.

Limpieza del interior de conductos de humo, calderas y calderetas.

Trabajos en el interior de tanques de aceite y/o combustible.

Trabajos en el interior de conductos de humo o calderas.

Trabajos en el mar ocasionados por averías del propulsor principal.

Limpieza de sentinas corridas de bodega.

Trabajos en cuadros eléctricos a alta tensión.

Pintado a pistola en recintos cerrados.

Encalichado o cementado en recintos cerrados.

En la mar, subida por debajo de -5° o por encima de $+45^{\circ}$ (considerando cámara de máquinas como exterior). Las bodegas no frigoríficas se considerarán como exteriores.

En la mar, subida a alturas superiores a 1,5 metros en palos, siempre que sea necesario para la seguridad del buque. En caso contrario será totalmente prohibido.

Estiba de cadenas en cajas de cadenas cuando se haya de permanecer en el interior de la misma.

Recepciones o fiestas oficiales en las que el servicio o la preparación están a cargo del personal de fonda (salvo en buques de pasaje mixtos).

Limpieza de bodega y tanques altos laterales:

a) Cuando exista premura.

b) Fuera de la jornada de trabajo.

c) Cuando la carga que se hubiere 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 hubiere habido pérdidas.

Estos trabajos tendrán la consideración económica siguiente:

1. Los encuadrados en la tabla según la misma en las referencias al total. Se calculará el tanto por ciento que corresponda cuando sea parcial.

2. Los trabajos especiales de limpieza de bodegas tendrán la siguiente consideración económica: La Empresa pagará 5.000 pesetas por Tripulante interviniente en dicha limpieza en cualquiera de los casos previstos a), b) y c), sin que estos casos sean acumulativos, por una sola vez y durante el tiempo que dura dicha limpieza.

3. El resto se abonará como horas extras las que se realicen dentro de la jornada de trabajo y como horas extras dobles las que se realicen fuera de la misma.

	Hasta 1.000 TRB	De 1.001 a 3.000 TRB	De 3.001 a 6.000 TRB	De 6.001 a 12.000 TRB	De 12.001 a 20.000 TRB	De 20.001 a 35.000 TRB	Más de 35.000 TRB
Limpieza total de la caja de cadenas	15.229	17.134	19.037	22.844	26.653	32.365	39.980
Limpieza total del interior de «cofferdams»	11.422	13.325	15.228	19.037	22.844	28.557	36.172
Limpieza completa del interior de tanques de lastre y/o agua dulce	11.422	17.134	19.000	22.844	26.650	32.366	39.982
Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas	1.900 pp.	2.090 pp.	2.280 pp.	2.473 pp.	2.665 pp.	2.853 pp.	3.044 pp.
Limpieza completa de cárter del motor principal	1.900 pp.	3.807 pp.	5.711 pp.	5.711 pp.	5.711 pp.	5.711 pp.	5.711 pp.
Limpieza interior de la galería de barridos	3.045 pp.	3.426 pp.	3.800 pp.	3.996 pp.	4.188 pp.	4.567 pp.	4.949 pp.
Limpieza completa de conductos de humo, calderas y calderetas	45.694	49.500	53.310	57.116	60.925	66.637	76.156
Picado y pintado total del interior de caja de cadenas, «cofferdams», tanques de lastre, tanques de agua dulce con encalichado	30.463	32.365	34.269	38.078	41.885	47.597	55.214
Limpieza bajo planchas de toda la sentina de máquinas	22.847	28.557	36.172	47.597	60.924	76.157	95.196
Limpieza de tanques de aceite o combustible	11.422	13.327	15.231	19.039	22.845	28.557	36.175
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite	17.134	19.038	21.010	24.750	28.558	32.365	41.883
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas	41.885	53.308	64.732	76.156	87.580	99.000	114.233

pp. = por persona.

Cuando los trabajos sean parciales se valorará porcentualmente el trabajo realizado.

Art. 27. *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 la que peligre la seguridad del buque o de la carga o cuando no existiera censo de trabajadores portuarios o no fuera suficiente y cualificado a juicio de Sindicatos y Organizaciones portuarias.

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

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

En los casos en que, de acuerdo con el párrafo segundo, su realización no revista el carácter de voluntariedad se mantendrá el tratamiento

económico pactado entre tripulación y Empresa, incrementado con el porcentaje del artículo 24 de cada Empresa.

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

Son trabajos especiales:

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

b) 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 trunca y que la operación de trincaje sea sencilla.

La determinación de los buques que reúnan estas condiciones se hará por la Comisión Paritaria.

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

c) Carga, descarga, estiba y desestiba de mercancías que precisen su manipulación, incluidos vehículos a motor en régimen de equipaje y correo.

d) El transporte y embarque de víveres para el consumo de la dotación o pasaje será realizado por la dotación del buque. El resto de provisión de cada departamento lo efectuará el personal del mismo al cual corresponda los pertrechos, realizando el transporte, estiba y trincaje. Todos estos trabajos serán realizados dentro de la jornada laboral y, en su defecto, abonados como horas extraordinarias.

No será considerado trabajo especial la distribución y estiba de víveres y pertrechos en paños y gambuza cuando aquéllos hayan sido depositados al costado del buque en el lugar idóneo por personal ajeno a la dotación del buque.

Art. 28. *Bajas por enfermedad profesional o accidente laboral.*—En caso de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, se estará a lo dispuesto por la legislación vigente.

Art. 29. *Mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas.*—Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías conceptuadas como peligrosas, conforme a lo indicado en el presente artículo, tendrán derecho a percibir una remuneración en función del incremento del riesgo a que estén 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 la tabla adjunta.

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

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 este en el Certificado de Arqueo.

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

Grupos de peligrosidad: Las referencias a «clase», «tipo», «división», «grupo de compatibilidad», «observaciones» y los condicionamientos reseñados para la clase 7 hacen referencia a los vocablos y referencias utilizadas en el código internacional marítimo de mercancías peligrosas de la IMCO.

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

Grupo «A». Mercancías reseñadas como pertenecientes a:

Explosivos: Clase 1. División 1-1. Grupo de compatibilidad A al F. Infecciosos: Clase 6-2.

Radiactivos: Clase 7. Cuando de materiales radiactivos explosivos o de «acuerdos especiales» se trate.

Grupo «B». Explosivos: Clase 1. División 1-1. Grupo de compatibilidad G.

Clase 1. División 1-2.

Clase 1. División 1-3. Grupos de compatibilidad A, B, C y nr. 0019. Grupo «C». Explosivos: Clase 1. División 1-3. Resto mercancías no incluidas grupo B.

Gases inflamables o tóxicos: Clase 2 nr. ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067, 1076 y el «gas de agua».

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

Grupo «D». Líquidos inflamables con punto bajo de inflamación: Clase 3-1.

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

Grupo «E». Explosivos: Clase 1. División 1-4.

Líquidos inflamables con punto medio de inflamación: Clase 3-2; cuando sean además mercancías tóxicas.

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

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

Grupo «G». Clase 2, cuando sean tóxicas no inflamables. Inflamables: Clase 3-3.

Tóxicos: Clase 6-1. Grupo «H». Sólidos inflamables espontáneamente: Clase 4-2, excepto números ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.

Peroxidos orgánicos: Clase 5-2. Grupo «I». Radiactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda al país de origen y no se requiera notificación ni aprobación de la expedición por las autoridades competentes.

Corrosivos: Clase 8, cuando en «observaciones» esté anotado que provocan graves quemaduras y desprenden gases muy tóxicos.

Grupo «K». Sólidos inflamables en presencia de humedad.

Clase 4-3: Corrosivos: Clase 8, cuando en «Observaciones» esté anotado que «provocan graves quemaduras» o que «desprenden gases muy tóxicos».

«provocan graves quemaduras» o que «desprenden gases muy tóxicos».

Cálculo de remuneración en tanto por ciento del salario profesional

oo	o	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.
o Porcentaje mínimo de carga: Peso muerto.
oo Grupo peligrosidad.

El conjunto de tiempo a computar para el pago de este concepto se entenderá el transcurrido durante la navegación del buque, entre el puerto de carga y el de descarga.

Art. 30. *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 de que no sea posible el transbordo inmediato, el Tripulante disfrutará de las vacaciones que le correspondan.

B) Los que accedan voluntariamente a salir de viaje, y mientras éste dure, percibirán una prima especial de 1.919 pesetas diarias.

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 por 100 de aumento en todos sus conceptos salariales fijos durante el tiempo que se hallen en dicha zona.

D) Asimismo, la Empresa, mientras dure la estancia en zona de guerra efectiva suplementará el seguro de accidente hasta 5.000.000 de pesetas por invalidez permanente y 3.000.000 de pesetas por muerte.

A los efectos de este artículo se entenderá por zona de guerra efectiva aquella en 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 0,2 por 100 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 acuerdo de dicha Comisión, desde la fecha de entrada en vigor de la variación.

Art. 31. *Permanencia en lugares insalubres y epidémicos.*—Se considerarán puertos insalubres o epidémicos aquellos que así hayan sido declarados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) durante el tiempo en que haya estado vigente dicha declaración.

Los Tripulantes de los barcos que escalen dichos puertos, antepuertos, bahías o radas, o que deban de realizar ascensiones o descensos por rios de lugares declarados insalubres y epidémicos, además de la adopción de todos los medios preventivos precisos en orden a garantizar la sanidad a bordo, percibirán como compensación a la permanencia en dichos lugares durante la estancia un incremento del 50 por 100 sobre el salario profesional más trienios.

No obstante, de acuerdo con las informaciones recibidas a través de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otras fuentes oficiales, el Delegado dará por escrito al Capitán un informe de valoración de esta situación.

Art. 32. *Seguro de accidentes.*—Aparte del Seguro Obligatorio de Accidentes y como complemento del mismo, la Empresa establece 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, 4.000.000 de pesetas.

Por invalidez absoluta, 5.000.000 de pesetas.

Las Empresas navieras que en la actualidad tuviesen establecidos estos seguros, con medias estimadas iguales o superiores a las anteriores, no quedan obligadas a lo establecido en este artículo.

Art. 33. *Pérdida de equipaje a bordo.*—En caso de pérdida de equipaje a bordo, por cualquier miembro de la Tripulación, debido a naufragio, incendio o cualquier otro accidente no imputable al o a los perjudicados, la Empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

a) Por pérdida total, 100.000 pesetas.

b) Por pérdida parcial, una cantidad que no será superior a las 100.000 pesetas, a juicio del Capitán, una vez oído al Delegado de los Tripulantes y al interesado.

En caso de que por parte de la Empresa se abone indemnización de vestuario o se faciliten uniformes y otros artículos hayan sido dañados en la indemnización se reducirá un 20 por 100.

En caso de fallecimiento del Tripulante, esta indemnización será abonada a su heredero.

Art. 34. *Puestos en tierra.*—La Empresa dará trato preferente a los Tripulantes fijos de su flota sobre el personal ajeno a ella al objeto de ocupar plazas en tierra. Ello siempre que los Marinos reúnan las condiciones exigidas por la Empresa para ocupar las plazas.

La Empresa comunicará a los Delegados Sindicales la existencia de dichas plazas.

La preferencia en el trato incluye la espera para los casos en que el Tripulante se halle embarcado.

Art. 35. *Permanencia de familiares a bordo.*—Todo el personal de flota puede solicitar de la Empresa directamente, o a través del Capitán, ser acompañados por la mujer o hijo mientras se encuentren embarcados.

La Empresa admitirá la solicitud sin que en ningún caso pueda sobrepasarse el marco de las normas establecidas para el buque por SEVIMAR. En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (garantías, técnicos, sobrecargos, etc.) que por necesidades de la Empresa deban embarcar en el buque.

Para efectuar el enrolle, el acompañante deberá poseer una póliza de seguro que cubra los riesgos que pueden 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 tres días sin escalas, y en ningún caso el familiar que esté aquejado de cualquier enfermedad que pueda afectar o sentirse afectado por la navegación.

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 periodo. Igualmente, y en el supuesto de que, cubierto el límite, un tripulante solicitara ser acompañado, el familiar que más tiempo lleve embarcado cederá su puesto a la nueva petición; y siempre que el peticionario no haya sido acompañado en un plazo no inferior a 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 tendrá en cuenta la prioridad según los lazos sanguíneos de la familia de los tripulantes.

Se exigirá un orden según las peticiones de embarque.

El acompañante tomará a su cargo el cuidado completo de los alojamientos del tripulante, exceptuando despachos y recintos comunes, y no solicitará servicios extras del Departamento de Fonda. Las comidas 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 acompañante no alterará en ningún momento la convivencia a bordo ni la marcha normal de los trabajos del buque.

Art. 36. *Correspondencia.*—Los Capitanes deberán exponer en los tabloneros de anuncios las direcciones postales de los consignatarios o agentes en los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente o indicar si el buque sale a órdenes.

La Empresa adoptará medidas con el fin de enviar a los buques las cartas dirigidas a los tripulantes que se hayan recibido en la Naviera.

Cuando el buque se encuentre en puerto extranjero, las cartas remitidas por los tripulantes serán entregadas para su franqueo al consignatario, o enviadas por cualquier otro medio más eficaz.

Art. 37. *Natalidad.*—Todos los tripulantes fijos al servicio de la Empresa percibirán la cantidad de 10.500 pesetas por nacimiento de cada hijo.

Será requisito formal para el abono indicado la presentación del libro de familia o certificado de inscripción en el Registro Civil.

Art. 38. *Gratificaciones extraordinarias.*—Las dos gratificaciones extraordinarias de vencimiento periódico superior al mes se abonarán ordinariamente con ocasión de las fiestas de Navidad, antes del día 15 de diciembre, y en el mes de julio, antes del día 15. No obstante, la Empresa cuando así lo desee podrá repartir las mismas en un máximo de cuatro medias pagas cada tres meses.

La Empresa, cuando venga distribuyendo en las doce mensualidades las dos gratificaciones extraordinarias, podrá continuar haciéndolo especificando, en el recibo salarial, que la paga ordinaria está incrementada con la parte correspondiente de las dos gratificaciones extraordinarias.

Art. 39. *Cambio de horario de trabajo.*—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 tomen dentro de un apartado como excepcional durante el horario de comidas. Nunca se dejará de respetar los horarios de comidas. No se considera a estos efectos como término excepcional la provisión del buque, pertrechos y documentación.

La jornada no se podrá partir en ningún concepto en más de dos periodos de trabajo.

Los cambios de horario se producirán a criterio del Capitán, previa audiencia de los Delegados de los Tripulantes, quienes comunicarán al mismo su aprobación u oposición. En este último supuesto, el Capitán trasladará su decisión al Delegado o miembro del Comité de Empresa por escrito y con expresión de los argumentos en que basa la misma. En todo caso, el Delegado o miembro del Comité de Empresa, podrá recurrir ante el Armador.

Art. 40. *Seguridad e Higiene.*—El trabajador, en la prestación de sus servicios a bordo, tendrá derecho a una protección eficaz en materia de seguridad e higiene.

En la inspección y control de dichas medidas que sean de observancia obligatoria por el empresario, el trabajador tiene derecho a participar por medio de su representante en el buque.

En todo caso, formará parte del Comité de Seguridad e Higiene el Delegado de los Tripulantes o miembro del Comité de Empresa.

Tanto el Comité de Seguridad e Higiene en los buques en que esté formalmente constituido como los representantes legales de los Tripulantes cuando aquél no esté constituido, que aprecien una probabilidad seria y grave de accidente por la inobservancia de la legislación aplicable en la materia, requerirán al Armador por escrito, a través del Capitán del buque para que adopte las medidas oportunas que hagan desaparecer el estado de riesgo; si la petición no fuese atendida en el plazo de cuatro días se dirigirán a la autoridad competente. Si el riesgo de accidente fuera inminente, la paralización de las actividades podrá ser acordada por la totalidad de los trabajadores del mar.

Tal acuerdo será comunicado de inmediato a la Empresa naviera y a la autoridad laboral, la cual en veinticuatro horas anulará o ratificará la paralización acordada.

La Empresa facilitará la comunicación del acuerdo citado al Sindicato firmante.

Las Compañías navieras se comprometen a cumplir los acuerdos ratificados por el Estado español, con la Organización Internacional de Trabajo sobre Seguridad, Convivencia e Higiene en la Mar; asimismo, se comprometen a que estos acuerdos estén a disposición de los Tripulantes y Delegados sindicales a bordo del buque (Convenio o Recomendaciones 133 OIT), una vez que hubieran publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

Art. 41. *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 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.

Art. 42. *Fondeadas.*—Cuando un buque fondee en rada, bahía o ría, sin que exista riesgo que obligue a la tripulación a permanecer a bordo, la Empresa, y siempre que las condiciones del tiempo, y los usos y costumbres del puerto lo admitan, se compromete a facilitar un servicio de lanchas, cuyo horario y frecuencia lo establecerá el Capitán según las circunstancias y de acuerdo con el Delegado de los Tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota, quienes deberán adaptarse a dicho horario.

Se procurará que se adecue el horario y frecuencia del servicio de las lanchas para que puedan trasladarse el mayor número posible de Tripulantes.

Art. 43. *Medios de transporte.*—Los buques que atraquen en zonas lejanas a la ciudad y de difícil comunicación y que no tengan transportes regulares y frecuentes dotarán de transportes apropiados a todos los Tripulantes del buque, bien entendido que los Tripulantes habrán de adaptarse al horario de los servicios y frecuencias que se hubieran establecido.

Se procurará que se adecue el horario y frecuencia del servicio de transportes para que puedan trasladarse el mayor número posible de Tripulantes por viaje.

Art. 44. *Servicios recreativos y culturales.*—La Empresa dotará a todos sus buques de un aparato de televisión y uno de radiocassette por cámara, siendo por cuenta de aquélla todos los gastos de instalación.

En los buques de navegación de altura se dispondrá de cine o vídeo. Los buques de cabotaje estarán dotados de un aparato de vídeo, por buque, a cargo de la Empresa. Todas las cintas de vídeo que se utilicen en este tipo de buques serán por cuenta de los Tripulantes.

Art. 45. *Ropa y servicio de lavandería.*—1. La ropa de trabajo será por cuenta de la Empresa, ateniéndose a lo establecido en las Normas de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

2. El lavado de ropa de cama, toallas y servicio de fonda correrá a cargo de la Empresa, así como proveerá a los buques de medios pertinentes para el lavado de los efectos personales de los Tripulantes (lavadora, plancha, o planchadora y secadora).

Ropa de trabajo a bordo: Todo el personal embarcado dispondrá en perfecto uso de los efectos siguientes:

- Oficiales de Puente y Radiotelegrafistas: Dispondrán de un buzo, un equipo de agua completo, un casco, linternas y guantes, según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de lo viejo).
- Oficiales de Máquinas: Dispondrán de dos buzos, un casco, calzado especial de seguridad, linternas y guantes, según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de lo viejo).
- Contramaestres y Marineros: Dispondrán de tres buzos o similares, un equipo de agua, un casco, calzado especial de seguridad, linternas y guantes, en cantidades suficientes, según necesidades (ante entrega de lo viejo).
- Caldereros, Electricistas y Engrasadores: Percibirán los mismos efectos que los de cubierta, excepto ropa de agua, que utilizarán la ya citada comúnmente para el Departamento de Máquinas.
- Personal de Cocina: Cocineros, dispondrán de dos chaquetillas blancas, dos pantalones, tres camisetitas blancas, seis delantales. Camareros, percibirán dos chaquetillas blancas y dos pantalones. Marmitón, lo mismo que los Cocineros.
- A los Tripulantes que tengan que realizar trabajos en el exterior en buques que naveguen por zonas de temperaturas inferiores a cero grados se les suministrarán chaquetones de abrigo.

Todo el personal embarcado dispondrá de una cartilla donde se refleje la ropa y efectos que reciben. Los efectos transferibles (casco, linterna, chubasquero, etc.) serán entregados al desembarco a sus respectivos Jefes de Departamento.

Los criterios para cambio de ropa serán llevados según el estado de uso de dichos efectos.

La Comisión de a bordo: Delegado de los Tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota, junto con el Jefe de Departamento determinará el estado de los mismos.

Art. 46. *Alumnas.*—Los Alumnas de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de la ayuda familiar a que tuvieran derecho, durante todo el tiempo que estén embarcadas, una gratificación de 41.000 pesetas mensuales durante el año 1988.

Comisión Paritaria.—Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio se crea una Comisión Paritaria de dos miembros, compuesta por un miembro elegido por y entre los componentes de cada una de las dos Comisiones negociadoras del presente Convenio, uno por

«Naviera de Occidente, Sociedad Anónima», y uno por el Comité de Empresa.

Las partes someterán cuantas dudas, discrepancias o conflictos pudieran derivarse de la interpretación o aplicación del Convenio a esta Comisión que resolverá lo que proceda en el plazo más breve posible y debiendo reunirse no más tarde de siete días laborables después de cada requerimiento de las partes.

La Comisión Paritaria utilizará, en su caso, como último recurso el procedimiento arbitral previsto en el Acuerdo Nacional de Empleo (ANE).

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—*Comisión 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, la Empresa, bajo la supervisión del Capitán y como continuación de la labor que en esta materia se viene realizando, constituirá 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.
- 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 Mecánico o el Cocinero.

2. Objetivos:

- Aunar los esfuerzos de toda la tripulación para que el buque pueda ser considerado un lugar seguro de trabajo.
- Evitar los accidentes a bordo.
- Mejorar las condiciones de seguridad.
- Recomendar modificaciones y recibir sugerencias encaminadas al logro de una mayor garantía de seguridad, tanto de los Tripulantes como del buque.
- Interesar de la Empresa el que se ponga a disposición de la Comisión de Seguridad e Higiene en cada buque la normativa y circulares vigentes en la materia.

3. Funciones:

- Velar a bordo se cumpla con las normas de seguridad vigentes.
- Promover la observación de las medidas para la prevención de accidentes.
- La presentación a la Empresa de sugerencias propuestas y recomendaciones para la adopción de cualquier medida de seguridad a bordo.
- La comprobación y concreto funcionamiento de los aparatos para la prevención y lucha contra incendios y accidentes.
- Análisis de los accidentes ocurridos a bordo haciendo las recomendaciones necesarias para evitar la repetición.
- 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.
- 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.
- 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.
- Participar junto con la Empresa en la programación de cursos sobre Seguridad.

Con objeto de interesar a toda la tripulación en los temas relativos a la Seguridad e Higiene en los buques, las sugerencias que sobre esta materia formule cualquier Tripulante se 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 dos tercios 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.

Segunda.-Actividad Sindical.- Norma 1. El Tripulante o Tripulantes que resulten elegidos como representantes Delegados, ejercerán sus funciones sindicales representativas con toda libertad durante el tiempo para el que fueran elegidos, a salvo siempre de sus obligaciones de trabajo.

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

1. Expresar con entera libertad sus opiniones en materias concernientes a la esfera de representación sindical.
2. Reunirse con el resto de la tripulación para deliberar sobre temas de actividad sindical.
3. Promover las acciones a que haya lugar para la defensa de los derechos o del interés sindical de sus representaciones.
4. Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso, o ingerencia que afecte al ejercicio libre de su función.
5. Interrumpir su actividad laboral en el buque cuando las exigencias de su representación sindical impongan una intervención directa e inaplazable para intentar solucionar cualquier problema que afecte a los intereses de los Tripulantes, previo aviso al Capitán, a través de su Jefe de Departamento.

Norma 2. El Delegado de los Tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota dispondrá de una reserva de hasta cuarenta horas laborales retribuidas mensuales para el ejercicio de su actividad en los siguientes casos:

1. Asistencia a Congresos, Asambleas, Consejos, Coordinadoras, en su caso, y, en general, a cualquier clase de reuniones a que fueran convocadas por su Sindicato.
2. Participación en seminarios, cursos o actividades de carácter formativo sindical, promovidos por el Sindicato al que pertenezcan o cuando expresa o personalmente se le convoque.
3. Actos de gestión que deban realizarse por encargo de su Sindicato o por razón de sus obligaciones específicas.

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

Para la utilización de las cuarenta horas y de las de a su cargo, el Delegado de los Tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota darán oportuno preaviso al Capitán.

Los Delegados garantizan la no demora del buque por su asistencia a cursillos.

Norma 3. Derechos y funciones del Delegado de los Tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota.

1. Vigilar el estricto cumplimiento de las normas laborales reglamentarias o pactadas, especialmente las relativas a jornada, vacaciones y horas extraordinarias.
 2. Integrarse en las Comisiones sobre manutención a bordo, y de Seguridad e Higiene.
 3. No ser transbordado contra su voluntad en tanto dure el ejercicio de su cargo sindical.
 4. Caso de que una vez finalizadas sus vacaciones existiese la imposibilidad de incorporar a un Delegado de los Tripulantes a aquél en que fue elegido y se previera dicha imposibilidad por un periodo de tiempo superior a quince días, excepcionalmente la Empresa podrá disponer de él para otro buque por un tiempo limitado comprometiéndose a reincorporarlo al buque del que es Delegado a la primera oportunidad.
 5. Convocar la Asamblea del buque por propia iniciativa o cuando se lo solicite un tercio de la Tripulación.
 6. Ser informados por el Capitán de todas las sanciones impuestas por faltas muy graves.
 7. Utilizar todos los servicios de impresión, comunicación y oficinas de a bordo para el desarrollo de sus funciones sindicales, si fuera necesario, previa autorización del Capitán que procurará concederla si no perjudica el normal desarrollo de los servicios y necesidades del buque y dando preferencia a los servicios oficiales.
- Aquellas comunicaciones que afectan a ambas partes correrán a cargo de la Empresa; las que sean única y exclusivamente de carácter sindical, correrán a cargo de los Tripulantes.
8. Cuando la actuación del Delegado de los Tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota realizada fuera del Centro de trabajo, suponga gestión en defensa de los intereses de sus representados en el buque, y se ejerza ante la Empresa o ante la autoridad laboral previa citación de ésta, se considerará que se encuentra en situación asimilada a la Comisión de Servicio, percibiendo la totalidad de los devengos que le correspondiera percibir de haber prestado su actividad laboral.
 9. Criterio de excepción en los transbordos.

Norma 4. Los Tripulantes podrán ejercer su derecho de Asamblea previo aviso al Capitán del buque.

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

El Delegado de los Tripulantes o miembros del Comité de Empresa o Flota serán los responsables de su normal desarrollo.

Norma 5. Durante la estancia del buque en puerto o aprovechando el servicio de enlace con tierra establecido por el buque caso de estar fondeado, los representantes de los Sindicatos legalmente constituidos y una vez acreditada su condición ante el Capitán u Oficial de Guardia, 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, asimismo, la Empresa no se hará responsable de los accidentes que puedan ocurrirles durante su estancia a bordo y durante la travesía.

Norma 6. Podrán acogerse a excedencia por motivos sindicales aquellos tripulantes que fueren designados para ocupar cualquier cargo de responsabilidad en cualquier Sindicato legalmente establecido.

Esta excedencia se concederá a todo Tripulante, 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 reintegro deberá solicitarse por el interesado dentro del mes siguiente a su cese en el cargo sindical que ostente.

Norma 7. El Comité de Empresa de Flota es el órgano representativo y colegiado de los trabajadores de la flota de la Empresa.

Norma 8. El Comité de Empresa de Flota tendrá las siguientes funciones:

1. Negociar y vigilar el cumplimiento del Convenio de Empresa.
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 en la Empresa.

b) Anualmente, conocer y tener a su disposición el balance, la cuenta de resultados, la Memoria y, 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 o cambio de bandera de los buques y sobre los planes de formación profesional de la Empresa.

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

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

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

3.º El empresario facilitará al Comité de Empresa de Flota el modelo o modelos de contrato de embarque que habitualmente utilice, estando legitimado el Comité para efectuar las reclamaciones oportunas ante la Empresa y, en su caso, ante la autoridad laboral competente.

4.º 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 siguientes materias:

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

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

4. Participar como reglamentariamente se determine, en la gestión de obras sociales, establecidas en la Empresa en beneficio de los trabajadores o 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 productividad de la Empresa.

6. Los miembros del Comité de Empresa de Flota, y éste en su conjunto, observarán sigilo profesional en todo lo referente a los apartados a) y c) del punto 1 de esta norma, aun después de dejar de pertenecer al Comité de Empresa 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 asigne en este Convenio.

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

El Comité de Empresa de Flota para el cumplimiento de estas funciones se reunirá con la Dirección General de la Empresa como

mínimo una vez cada cuatro meses. Previamente a cada reunión le deberá ser enviada por la Empresa información sobre los puntos a tratar propuestos por ésta, para el mejor ejercicio de estas funciones. El Comité de Flota podrá estar asesorado por los expertos que libremente designe. En todo caso, se tendrá en cuenta, en su caso, lo establecido en la Ley Orgánica de Libertad Judicial.

DISPOSICION ADICIONAL

El artículo 16 de este Convenio, en cuanto a jornada, cumple lo dispuesto en el Real Decreto número 2001/1983, de 20 de julio, regulador del régimen de jornada y descanso en el trabajo en la mar, de

conformidad con lo dispuesto en la disposición final cuarta del Estatuto de los Trabajadores.

DISPOSICION FINAL

En todo lo no previsto en este Convenio, seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes en cada momento en la Empresa, remitiéndose para lo no establecido en la misma, a la Ordenanza 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.

ANEXO I RETRIBUCIONES

	Salario base	Plus navegación	Salario profesional (A)	Gratificación mando TP	Forfait			Salario embarcación (B)
					Horas incluidas	Valor por hora	Total	
Capitán.....	144.680	60.098	204.778	20.000	-	-	-	224.778
Primer Oficial.....	89.034	22.258	111.292	-	106	550,73	58.395	169.687
Segundo Oficial.....	75.679	18.920	94.599	-	78	506,30	39.497	134.096
Segundo Oficial.....	75.679	18.920	94.599	-	78	506,30	39.497	134.096
Radio.....	89.034	22.258	111.292	-	106	550,73	58.395	169.687
Jefe de Máquinas.....	143.567	58.985	202.552	17.000	-	-	-	219.552
Primer Maquinista.....	89.034	22.258	111.292	-	106	550,73	58.395	169.687
Segundo Maquinista.....	75.679	18.920	94.599	-	78	506,30	39.497	134.096
Contramaestre.....	56.759	11.129	67.888	-	87	440,73	38.342	106.230
Marinero.....	50.082	8.903	58.985	-	73	411,77	30.059	89.044
Marinero.....	50.082	8.903	58.985	-	73	411,77	30.059	89.044
Marinero.....	50.082	8.903	58.985	-	73	411,77	30.059	89.044
Mozo.....	48.969	7.790	56.759	-	75	366,15	27.462	84.221
Calderero.....	56.759	11.129	67.888	5.565	87	440,73	38.342	111.795
Engrasador.....	50.082	8.903	58.985	5.565	73	411,77	30.059	94.609
Cocinero.....	56.759	11.129	67.888	-	105	440,73	46.275	114.463
Camarero.....	50.082	8.903	58.985	-	88	411,77	36.236	95.221
Marmitón.....	48.969	7.790	56.759	-	75	366,15	27.462	84.221

(A) Total retribución a percibir durante períodos de vacaciones y pagas extraordinarias.
(B) Total retribución a percibir durante el tiempo de embarque.

14772 RESOLUCION de 18 de mayo de 1988, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Camping Gas Española, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Camping Gas Española, Sociedad Anónima», que fue suscrito con fecha 25 de febrero de 1988, de una parte, por Delegados de Personal 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, 18 de mayo de 1988.—El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «CAMPING GAS ESPAÑOLA, SOCIEDAD ANONIMA»

CAPITULO PRIMERO

Ambito y condiciones generales de aplicación del Convenio

Artículo 1.º *Objeto*.—El presente Convenio regula las relaciones entre la Empresa «Camping Gas Española, Sociedad Anónima», y parte de los trabajadores incluidos en su ámbito personal de sus Plantas y/o Delegaciones.

Art. 2.º *Ambito territorial y personal*.—El presente Convenio afecta a todas las personas que prestan sus servicios en todos los Centros de trabajo de periferias de la Empresa (Plantas y/o Delegaciones), sin más excepción que los Jefes de Plantas, Jefes de Ventas de Gas, Jefes de Ventas de Aparatos y Ejecutivos de Ventas de Aparatos, quienes

decidieron no estar representados en el presente Convenio por votación mayoritaria, efectuada entre los grupos de Jefes de Planta y jefes de Venta de Gas, por una parte, y por otra, entre los Jefes de Ventas de Aparatos y Ejecutivos de Ventas de Aparatos.

Art. 3.º *Ambito temporal, revisión y denuncia*.—El Convenio entrará en vigor el día 1 de enero de 1988, y su duración será de dos años, a contar desde esta fecha.

Sin embargo, se entenderá automáticamente prorrogado por la tática de año en año, hasta que cualquiera de las partes lo denuncie en debida forma con la antelación mínima de tres meses a la fecha de su vencimiento o del de cualquiera de sus prórrogas. Asimismo, se entenderá prorrogado a todos los efectos durante el tiempo que medie entre la fecha de su expiración y la entrada en vigor del nuevo Convenio que lo sustituya.

Al finalizar el primer año de vigencia, se negociarán aquellos artículos que sean objeto de revisión.

Art. 4.º *Rescisión*.—Será motivo de rescisión del presente Convenio el incumplimiento de lo pactado por cualquiera de las partes. La rescisión podrá afectar a uno o más Centros de Trabajo, según sea el ámbito de incumplimiento, ateniéndose siempre a lo que dicte la autoridad laboral competente.

Art. 5.º *Compensaciones y absorciones*.—Las condiciones pactadas en este Convenio son compensables en su totalidad, global y anualmente consideradas, con las que anteriormente rigieran por mejora pactada o unilateralmente por la Empresa (mediante mejora de sueldo o salarios, retribuciones en especie, primas o pluses fijos, variables, premios, o mediante conceptos equivalentes), imperativo legal, Convenio Sindical, pacto de cualquier otra clase, contrato individual o por cualquier otra causa.

Habida cuenta de la naturaleza de este Convenio, las disposiciones legales futuras que puedan implicar variación económica, en todos o algunos de los conceptos retributivos pactados, únicamente tendrán eficacia práctica si globalmente consideradas superasen el nivel total anual del Convenio. En caso contrario, se considerarán absorbidas por las mejoras establecidas en el mismo.

Art. 6.º *Garantías personales*.—Se respetarán las situaciones personales que, globalmente consideradas y computadas por años, excedan de las que corresponden a la aplicación de este Convenio, manteniéndose estrictamente «ad personam».