

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

6144 RESOLUCION de 28 de febrero de 1990, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Compañía Auxiliar de Navegación, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Compañía Auxiliar de Navegación, Sociedad Anónima», que fue suscrito con fecha 14 de febrero de 1990, de una parte, por miembros del Comité de Flota de la citada razón social, en representación del colectivo laboral afectado, 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, 28 de febrero de 1990.—El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «COMPAÑÍA AUXILIAR DE NAVEGACION, SOCIEDAD ANONIMA»

CAPITULO I

AMBITO DE APLICACION Y DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1.- 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 I.M.O.

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 confirman las relaciones laborales en España.

ARTICULO 2.- AMBITO TEMPORAL

Las normas del presente Convenio entraran en vigor a partir del día 1 de Enero de 1.990, independientemente de la fecha de su publicación en el B.O.E., salvo para las que expresamente se establece otra fecha en el articulado del mismo lo en sus disposiciones transitorias y/o adicionales.

La duración del Convenio será de un (1) año, concluyendo, por tanto, el 31 de Diciembre de 1.990. Las negociaciones para la revisión del presente Convenio se llevarán a efecto dentro del primer trimestre del año 1.991.

Se entenderá automáticamente denunciado el Convenio el día 1 de Octubre de 1.990.

ARTICULO 3.- 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.

ARTICULO 4.- COMPENSACION Y ABSORCIONES 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.

CAPITULO II

REGIMEN ECONOMICO

ARTICULO 5.- SALARIO PROFESIONAL Y REVISION SALARIAL

El Salario Profesional para cada categoría es el que resulta de las tablas que se incorporan como anexo a este Convenio.

Se aplicará para 1.990 la revisión salarial si el IPC supera el 7,5 % al 31 de Diciembre de 1.990, abonándose la diferencia entre el IPC y el 7,5 % con efectos del 1 de Enero de 1.990.

Estas cantidades se abonarán dentro del primer trimestre de 1.991.

ARTICULO 6.- COMPLEMENTO PERSONAL DE ANTIGUEDAD

El valor de cada trienio para 1.990 será el siguiente:

Oficiales	7.181.- Pts.
Maestranza	6.157.- Pts.
Subalternos	5.131.- Pts.

ARTICULO 7.- HORAS EXTRAORDINARIAS

Se entiende por horas extraordinarias las que realicen los tripulantes fuera de su jornada de trabajo diario.

Obligatoriedad de realización: Son Horas Extraordinarias de prestación obligatoria por parte de los tripulantes las realizadas en los siguientes casos:

- 1.- Maniobras y trabajos de fondeo, atraque, desatraque, enmendadas y arranches a son de mar.
- 2.- Escalas técnicas con lancha y helicóptero.
- 3.- En la mar y en puerto siempre que a consideración del Capitán las necesidades del buque y la navegación lo exijan para llevar a buen fin la aventura marítima iniciada.
- 4.- Averías que supongan paradas, moderadas y circunstancias que pudieran ocasionar demoras o riesgos en la operatividad del buque.
- 5.- Operaciones de carga, descarga, lastre, deslastre y limpiezas de tanques, así como aquellos trabajos necesarios para que el buque pueda realizar estas operaciones con normalidad y seguridad.
- 6.- Aprovisionamiento, siempre y cuando, por tener el buque que zarpar inmediatamente, no pueda realizarse por el personal que lo efectúa habitualmente.
- 7.- Guardias de Sábados, Domingos y Festivos.

Las restantes Horas Extraordinarias serán de libre ofrecimiento por el Capitán y, asimismo, de libre aceptación por parte de los tripulantes.

Como norma general, en las tardes de los Sábados y los Domingos y Festivos no se realizarán Horas Extraordinarias, salvo extraordinariamente en los casos incluidos en los párrafos 1 al 7.

Cuando por necesidades operativas el tripulante tenga que efectuar guardias en turnos de 6 horas, tendrá derecho a percibir 6 Horas Extraordinarias diarias.

El valor de la Hora Extraordinaria para cada categoría es el que resulta de las tablas que se incorporan como anexo a este Convenio.

Comisión de Horas Extraordinarias:

Siendo firme voluntad de ambas partes reducir al mínimo indispensable la realización de Horas Extraordinarias de carácter voluntario, se constituye en el buque una Comisión integrada por el Capitán, Jefe de Máquinas, Primeros Oficiales de Cubierta y Máquinas y miembros del Comité de Flota, quienes serán los encargados de informar a la Dirección sobre el número de las realizadas, causas que las originan y propuestas de soluciones posibles para su reducción o extinción.

Esta COMISION DE HORAS EXTRAORDINARIAS se reunirá solamente por requerimiento de la Empresa.

ARTICULO 8.- PLUS DE CAPITANES Y JEFES DE MAQUINAS

Los Capitanes y Jefes de Máquinas percibirán durante su condición de embarco y en concepto de Plus de Sábados, Domingos, Festivos y Horas Extraordinarias las cantidades de 62.462.- y 61.373.- Pesetas brutas mensuales respectivamente.

ARTICULO 9.- GASTOS DE LOCOMOCION

La Empresa facilitará los medios más rápidos de transporte para la incorporación a bordo y para el desembarco del buque 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 25 km. quedará sujeta a la autorización de la Empresa, o en caso de utilización, deberá de ser plenamente justificada ante el Capitán y/o la Empresa.

El desplazamiento en vehículo particular que sea aprobado se abonará a razón de 24.- Ptas./km.

Los alumnos, que sin ser por órdenes de la Empresa, soliciten su desembarque antes de haber cumplido 114 días a bordo, los gastos de repatriación a sus domicilios serán por cuenta del interesado.

Este artículo carecerá de efectos retroactivos.

ARTICULO 10.- GASTOS DE ALOJAMIENTO Y MANUTENCION

Los gastos de Alojamiento y Manutención en que incurran los tripulantes serán liquidados por medio de DIETAS, excepto Capitanes y Jefes de Máquinas que se liquidarán por Gastos a Justificar.

La dieta se considera para un periodo de 24 horas.

El tripulante que pernocta por cuenta de la Empresa, en el buque o en su domicilio, tendrá derecho al valor de la Media Dieta.

Valor DIETA 6.356.- Ptas.

Valor MEDIA DIETA 4.350.- Ptas.

Quando el embarque o desembarque se produzca en puerto extranjero, no existirán Dietas y la Empresa correrá con aquellos gastos de comida y alojamiento que, siendo necesarios, se produjeran en el transcurso del viaje hasta su domicilio o en el buque.

En estos casos la Compañía facilitará al tripulante la cantidad de 50 Dolares USA o su equivalente en otra divisa, por si aquel tuviera necesidad de efectuar algún gasto que, en todo caso, deberá de justificar ante el Capitán, ajustándose los gastos a justificar a los siguientes valores máximos:

Desayuno 300.- Ptas.
Comida 2.500.- Ptas.
Cena 2.500.- Ptas.

A los efectos oportunos se tomará como contravalor en Pesetas de la Divisa entregada, la que resulta de la cotización oficial en el mercado español el día de la entrega. Si no tuviere cotización se establecerá, en primer lugar, su contravalor en dolares USA.

La divisa entregada le será descontada al tripulante, quien justificará sus gastos para su abono ante el Capitán en embarques o la Empresa en desembarques, teniendo franquicia de 15 dolares USA o su equivalente.

Los gastos de viaje de DESEMBARQUE deberán de ser enviados al Departamento de Personal Flota - AUXINAVE en un plazo máximo de quince (15) días a partir de la fecha de llegada al domicilio.

Este artículo no tendrá efectos retroactivos.

ARTICULO 11.- COMPLEMENTO DE LAS PRESTACIONES ECONOMICAS EN ILT

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 asimismo, 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.

ARTICULO 12.- COMPLEMENTO POR TRABAJOS ESPECIALES

Se considerarán Trabajos Especiales aquellos que no corresponden a los que de modo tradicional se entienden como se conservación y mantenimiento, cuya realización en condiciones normales no es obligatoria para los tripulantes y que se precisan efectuar por exigirlo la propia explotación del buque o necesidades extraordinarias que puedan presentarse.

Son TRABAJOS ESPECIALES:

- Limpieza del Colector de Barridos 7.759.- Ptas.
- Pintado parte inferior de alerones 1.180.- Ptas./Hora.
- Pintado de chimenea, al personal que haga uso de andamios y guindolas 1.180.- Ptas./Hora.
- Rascado y pintado de sentinas 1.180.- Ptas./Hora.
- Extracción de sedimentos del interior del tanque séptico 1.180.- Ptas./Hora.
- Embarque y estiba de viveres, respetos, perteneces bidones, etc... en aquellos puertos de carga, descarga o escalas técnicas en donde por no presentarse colla de tierra a efectuar el embarque de la provisión (el Capitán deberá solicitar siempre la colla) los tripulantes que estando

fuera de su jornada de trabajo se vieran obligados a efectuar el embarque y/o estiba de la provisión privándose así de su opción de salir a tierra 1.180.- Ptas./Hora.

No tienen consideración de trabajos especiales el embarque y estiba de provisión en los siguientes casos:

- A) Tripulantes que están dentro de su jornada de trabajo, sin estar en guardias.
- B) Embarque y estiba de provisiones en puertos de carga, descarga o escala técnica en donde no sea posible salir a tierra, tales son los casos de Fujairah, Ras Sadat, Loop, Rastanurah, etc.
- C) Estiba de las provisiones embarcadas una vez el buque salga a la mar.
- D) Cuando el marinero de guardia embarque y estiba paquetes de un peso inferior a 10 Kg. unidad y no más de 5 paquetes. El marinero de guardia atenderá el embarque de este tipo de provisión.

De acuerdo con este artículo, el embarque y estiba de provisión implica directamente a todos los departamentos del buque sin excepción.

- Trabajos de chorreado para el tripulante que está implicado directamente en la operación de chorreo 1.180.- Ptas./Hora.

En operaciones de chorreado rotarán aquellos tripulantes implicados en el trabajo.

Durante la realización de estos trabajos especiales, no se computarán como horas extraordinarias las horas realizadas fuera de la jornada laboral.

Este artículo no tendrá efectos retroactivos.

ARTICULO 13.- TRABAJOS SUCIOS, TOXICOS, PENOSOS Y PELIGROSOS

Tendrán la consideración de trabajos sucios, tóxicos, penosos y peligrosos, aquellos que deban ser realizados y que por su condición, índole o naturaleza impliquen suciedad, toxicidad, penosidad y/o peligrosidad.

Tienen tal consideración los siguientes trabajos:

- Trabajos de reparación, mantenimiento y limpieza bajo planchas de las sentinas de la sala de máquinas y cámara de bombas.
- Trabajos realizados en el interior de tanques de lastre, carga, agua o combustible, para el personal que trabaja en el interior del tanque.
- Trabajos en el Cártter del motor principal.
- Trabajos en el interior de Calderas, Evaporadoras y Caldereta.
- Trabajos en Cajas de Cadenas.
- Trabajos por cambios de Pistones, Camisas, Válvulas de Escape, Culiatas de Motor Principal e Inyectores.
- Interior de botellas de aire, condensadores y siempre que sea necesario el uso de máscaras.
- Trabajos de reparación, limpieza y estiba de alimentos en cámaras frigoríficas por debajo de -5 grados C, cuando la permanencia sea superior a 2 horas.
- Trabajos en Cámaras de Bombas de reparación bombas carga y reachique, sustitución tuberías y válvulas mayores de 250 mm. diámetro y mantenimiento o reparación de los Primavac.
- Trabajos en navegación ocasionados por paradas debidas a avería del Motor Principal (al personal que participa directamente en los mismos).
- Trabajos de conexión y desconexión de mangueras de carga.
- Trabajos de reparación y mantenimiento en cuartos depuradoras y calentadores.
- Trabajos en cuadros eléctricos de alta tensión cuando estén en funcionamiento.
- Trabajos en antenas de radares, en su posición.
- Trabajos en el interior de la Torre de Lavado y del Sello de Cubierta del Sistema de Gas Inerte.
- Trabajos de Soldadura de Materiales Galvanizados.
- Trabajos de pintado del Colector de Escape del Motor Principal y Colector de Escape de Motores Auxiliares.
- Trabajos en tuberías de desagües Sanitarios, siempre que sea necesario desmontar las mismas.
- Rascado y pintado del Puente, Palos o cualquier lugar del buque siempre que sea necesario el uso de guindolas a más de tres metros sobre la plataforma inferior.

Los trabajos Sucios, Tóxicos, Penosos y Peligrosos aquí definidos se compensarán económicamente, por el mismo módulo que el establecido para la Hora Extraordinaria, considerándose como Hora Extra Jornada Penosa siempre que sea realizado dentro de la Jornada Ordinaria de Trabajo y Hora Extra Penosa, si se efectúa fuera de ella incrementándose en este caso su valor en un 100%.

ARTICULO 14.- QUEBRANTO DE MONEDA

Por tal concepto, los Segundos Oficiales de Puente encargados de la Caja del Buque, percibirán 3.000.- Pesetas mensuales.

Este artículo no tiene efectos retroactivos.

ARTICULO 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 serían satisfechos conforme a la Ley.

ARTICULO 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 este casado percibirá, además de lo anterior, un plus mensual de 10.000.- pesetas.

CAPITULO III

REGIMEN DE JORNADA, VACACIONES, LICENCIAS Y EXCEDENCIAS

ARTICULO 17.- JORNADA DE TRABAJO

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 hora por la tarde 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 impida 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.

ARTICULO 18.- CALENDARIO DE FESTIVOS

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

ARTICULO 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 48 horas. Este régimen ordinario se tendrá en consideración para la hospitalización por accidente de trabajo y para la Comisión de Servicio.

El tiempo transcurrido entre la Salida / Llegada domicilio y Embarque / Desembarque buque 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 a vacaciones de los días de descanso en la mar que hayan sido trabajados.

ARTICULO 20.- RELEVOS DE PERSONAL DE VACACIONES, LIMITES DE FLEXIBILIDAD

Tanto la Compañía como los tripulantes procurarán 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 del buque, 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 140 devengándose día y medio de vacaciones por cada día a bordo que supere el máximo expresado y no reteniendo personal a bordo con más de 150 días de embarque, en ningún tipo de situación.

Por otro lado, y salvo causas de fuerza mayor, voluntad del tripulante, accidente o enfermedad, 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.

En casos excepcionales y por necesidades de programación de relevos del Dpto. de Personal Flota, la Empresa con conocimiento del Comité de Flota, podrá proponer a los tripulantes en periodo de vacaciones su embarque con antelación a los 10 días anteriores a la terminación de sus vacaciones, siendo de libre aceptación por parte del tripulante su disponibilidad o no para embarque, acumulándose los días que resten de vacaciones al siguiente periodo vacacional.

Cuando un tripulante se desplace de su domicilio 15 días antes de finalizar sus vacaciones, deberá de comunicar a la Empresa sus nuevos datos de localización.

Este artículo no tiene efectos retroactivos.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 45 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 1.210.- Ptas. Brutas por cada día que supere dicho periodo, y con independencia de su retribución profesional.

Los efectos de este artículo no tendrán carácter retroactivos.

ARTICULO 23.- LICENCIAS

A) Con independencia del periodo reglamentario de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de Licencias por motivos que a continuación se enumeran: de índole familiar, para asistir a cursos o exámenes para la obtención de títulos, 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 todas clases de Licencias corresponde a la Naviera 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 pueden 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 CURSO, 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
Número de veces	Retribuida una sola vez
Peticiones máximas	6 % de los puestos de trabajo.

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

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
Número 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	32 de los puestos 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 a cualquiera de los cursos durante las vacaciones, estas 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, durante el período que dure el Curso quedarán suspendidas las Vacaciones o situación en que se encuentre el tripulante, pasando este a la situación de "Cursillo", percibiendo el 100% del Salario Profesional y devengando vacaciones según el Estatuto de los Trabajadores.

2.- 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.

3.- LICENCIAS POR MOTIVO DE INDOLE FAMILIAR

Estas Licencias serán retribuidas en los siguientes casos :

- Matrimonio	30 días
- Nacimiento hijos	15 días
- Enfermedad grave conyuge, hijos, padres y hermanos incluso políticos.	15 días
- Muerte conyuge	30 días
- Muerte padres, hermanos o hijos, incluso políticos	15 días

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 f) 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.

ARTICULO 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 cuatro horas después de la señalada en la pizarra.

Para el personal que no esta 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, publicándole con 5 horas de antelación.

Durante la permanencia del buque en rada o río, así como en el 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 a guardias. Si a pesar de ello no pudiera establecer dicho servicio, se abonará el importe que suponga al interesado trasladarse hasta dicho centro urbano.

ARTICULO 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, este 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 Compañía en los 30 días siguientes al día del cese de su cargo sindical o público. La Empresa, en todo caso reintegra 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

ARTICULO 26.- TRABAJOS OCASIONALES Y DE MANTENIMIENTO

En casos de necesidad, los tripulantes deberán realizar trabajos propios de reparaciones y mantenimientos por el tiempo que resulte estrictamente imprescindible, y en cualquier caso con el tope máximo de 60 días.

En estos casos la jornada de trabajo se ajustará a la habitual de un taller de tierra a bordo, cobrando como extraordinarias las horas realizadas fuera de jornada y no estando obligado el tripulante a trabajar los Sábados por la tarde, Domingos y Festivos excepto en supuestos de extrema necesidad.

ARTICULO 27.- CAMBIO DE DESTINO O FUNCION**TRABAJOS DE CATEGORIA SUPERIOR :**

Todo el personal, en caso de necesidad, podrá ser destinado a trabajos de Categoría Superior, con el sueldo que corresponda a la misma.

TRABAJOS DE CATEGORIA INFERIOR :

Si por necesidades del Servicio se destina a un tripulante de modo circunstancial a trabajos inferiores a los propios de su categoría sin que por ello se perjudique su formación profesional ni tenga que efectuar funciones que impliquen vejación o menoscabo de su cometido laboral, se conservará el sueldo correspondiente a su cargo.

No supondrá menoscabo ni vejación efectuar trabajos accidentales de categoría inferior íntimamente relacionados con su función.

ARTICULO 28.- ESCALAFON.

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.

ARTICULO 29.- PERIODO DE PRUEBA

Tendrá una duración de 4 (cuatro) meses para Oficiales y de 2 (dos) para Maestranza y Subalternos.

Caso de que el período de prueba expire en el transcurso de una travesía éste se considerará prorrogado hasta que el buque toque puerto, pero la voluntad por parte del Armador de rescindir el contrato de trabajo por no superar el período de prueba deberá ser notificada al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado, con 8 (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 período de prueba, el tripulante pasará a figurar en la plantilla de personal fijo de la Empresa y el tiempo prestado durante dicho período le será computado a efectos de antigüedad.

Una vez finalizado el período 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.

ARTICULO 30.- PREFERENCIA PARA OCUPAR PUESTOS DE TIERRA

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

ARTICULO 31.- VACANTES EN DEPARTAMENTOS

Cualquier tripulante podrá optar a plazas vacantes que se produzcan en algún departamento.

CAPITULO V**ZONA DE GUERRA****ARTICULO 32.- ZONA DE GUERRA**

A los efectos de este Convenio, se considerará como Zona de Guerra aquella en que la Entidad Aseguradora del buque eleve a partir del 0% la Sobreprima de valor del buque en la Póliza inscrita, para cubrir los riesgos de guerra durante la navegación dentro de la delimitación de dicha Zona de Conflicto Armado.

En estas circunstancias, el tripulante que así lo decide podrá ser desembarcado y 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.

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, hecha la oferta al tripulante éste 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 0,15% el aumento será del 50%.
- B.- Si la Póliza estuviera elevada por encima del 0,15% y hasta el 0,25% el aumento será del 75%.
- C.- Si la Póliza estuviera elevada por encima del 0,25% y hasta el 0,50% el aumento será del 100%.
- D.- Si la Póliza estuviera elevada por encima del 0,50% y hasta el 0,75% el aumento será del 150%.
- E.- Si la Póliza estuviera elevada por encima del 0,75% y hasta el 1% el aumento será del 175%.
- F.- Si la Póliza estuviera elevada por encima del 1% el aumento será del 200%.

La Empresa, en relación con los valores anteriores, garantizará un mínimo de 100.000.- Pts. netas completando así aquellos Salarios Profesionales y Horas Extras que no alcancen tal cantidad.

Asimismo, y mientras el buque permanezca en Zona de Guerra, conforme al concepto de este artículo, la Compañía suplementará el seguro de accidentes hasta 15.000.000.- Pts. brutas.

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. Para aquellos tripulantes que decidan desembarcar la Compañía optará por la repatriación del tripulante o por su permanencia en Hotel durante el transito del buque por la Zona de Guerra, en este caso el tripulante percibirá su Salario Profesional completo y devengará vacaciones como situación de embarque, no recibiendo ni dietas ni cualquier otra compensación económica durante su estancia en el Hotel.

CAPITULO VI**CONDICIONES A BORDO Y DE CARACTER SOCIAL****ARTICULO 33.- ATENCION PERSONAL TIERRA**

Durante su estancia en puerto, los Camareros atenderán a la tripulación del buque, personal de Auxilio y familiares acompañantes; caso de embarcar personal de talleres para realizar trabajos durante la navegación o estancia en puerto y siempre que estos excedan el número de cinco, dicho personal dispondrá de su propio Camarero, a efectos de auxilio cocina, servicio comidas y limpieza de aseos 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.

ARTICULO 34.- COLLAS DE APROVISIONAMIENTO

El Capitán solicitará de los Agentes y/o Provisionistas las Collas necesarias para el embarco, desembarco y estiba de provisiones, pertrechos, respetos, bidones y viveres, en aquellos puertos de carga, descarga o escalas técnicas en donde el tripulante tenga la opción de salir a tierra, cumpliendo lo por lo establecido en el artículo 12 del Convenio Colectivo.

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.

ARTICULO 35.- LAVADO DE ROPA Y ROPA DE TRABAJO

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

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.-Al personal de fonda se le proveerá de un buzo, par de guantes y zapatos de seguridad para toda la campaña, los Camareros tendrán derecho cada dos años a 2 pantalones negros, 3 camisas blancas y un par de zapatos negros, el personal de cocina tendrá derecho cada dos años a 2 pantalones tipo cocinero y 3 camisetas tipo cocinero.

ARTICULO 36.- FAMILIAR ACOMPAÑANTE

La Empresa abonará el 50 % del importe del billete a las esposas de los tripulantes que se desplacen a Sta.Cruz de Tenerife, cuando el buque efectua 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.

La Empresa abonará los gastos de repatriación por desembarque de la esposa desde cualquier puerto de carga, descarga, o estación técnica siempre que el desembarque del conyuge no sea por su voluntad y que la esposa hubiese embarcado antes de que el tripulante hubiese cumplido los cincuenta y siete (57) días de embarque. Cuando esta circunstancia no concuerda, la Empresa solo abonará el 50 % de los gastos de regreso. Para tener derecho a este artículo, la esposa deberá de desembarcar en el momento en que lo haga su conyuge tripulante o por una causa justificada de fuerza mayor.

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

El número de esposas compañantes que podrán enrolarse en un buque no excederá de seis, no pudiendo ser enolladas aquellas que se encuentren en estado de gestación.

ARTICULO 37.- PROMOCION SOCIAL

La Empresa suministrará a los buques de TV, Video 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 actuales de los tripulantes.

El tripulante o los tripulantes designados por el Capitán para la proyección y conservación de las películas de Video, percibirán como gratificación mensual la cantidad de 20.000.- Ptas. repartidas proporcionalmente entre los tripulantes encargados y las sesiones de Video proyectadas.

ARTICULO 38.- 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 envase de Tetra Brik.

En ningún caso los artículos de Gambuza y Entrepot sufriran 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.

ARTICULO 39.- 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 a cursillos de Medicina y Primeros Auxilios a aquellos tripulantes más idoneos 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.

ARTICULO 40.- FONDO ECONOMICO PARA FINES SOCIALES

Las cantidades en metálico que el buque consiguiera por la venta de chatarra y material de desecho, que no sobrepase la cantidad de 50.000 Ptas., pasará a engrasar el fondo económico que se crea para fines sociales. Para cantidades superiores se requerirá autorización expresa de la Empresa.

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.

ARTICULO 41.- 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:

89.100.- Pesetas por pérdida total y hasta 89.100.- 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.

ARTICULO 42.- AYUDA DE ESTUDIOS

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

- Enseñanza Preescolar, EGB, BUP, COU, Formación Profesional, Carreras de Grado Medio y Estudios Superiores, la cantidad de 27.500.- Ptas.
- Estudios Superiores de Nautica, la totalidad del costo de Matriculación.
- Estudios de Formación Profesional Nautico Pesquera, la totalidad del costo de Matriculación.

Estas cantidades se percibirán una vez que la Empresa haya aprobado los justificantes correspondientes al curso, los cuales deberán de ser enviados al Departamento de Personal en el transcurso del mes de Octubre de cada Curso.

ARTICULO 43.- AYUDA PARA EDUCACION DE HIJOS DEFICIENTES

Se concede una ayuda anual maxima de 220.000.- Ptas. a los tripulantes que tengan hijos deficientes que necesiten cuidados especiales y así lo justifiquen con los correspondientes certificados y facturas.

ARTICULO 44.- CREDITOS DE URGENCIA

La Empresa concederá Créditos de Urgencia de hasta 200.000.- Ptas. a los tripulantes hijos que lo solicitan y justifiquen su necesidad. Dichos préstamos no podrán solicitarse más de una vez cada dos años y serán concedidos sin interés y amortizable en doce mensualidades.

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

ARTICULO 45.- PREMIO DE VINCULACION

Hasta el día 31 de Diciembre de 1.990 la Empresa establece una ayuda al momento de jubilarse consistente en una cantidad cuyo modulo para su cálculo será de 89.100.- Ptas. por año de antigüedad en la Empresa.

ARTICULO 46.- 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, 5 (cinco) mensualidades del salario profesional.

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

ARTICULO 47.- PREMIOS DE NUPIALIDAD 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 24.000.- Ptas. por hijo.

ARTICULO 48.- SEGURO DE VIDA Y ACCIDENTES

La Empresa tiene establecida con una Compañía de Seguros la cobertura de un seguro de Vida y Accidentes como se indica a continuación :

- Muerte o Invalidez derivada de enfermedad no profesional :

MUERTE : 2.000.000 Ptas. Brutas
INVALIDEZ PERMANENTE : 2.000.000.-Ptas Brutas

- Accidente derivado de Actividad Profesional y Vida Privada.

MUERTE 10.000.000.-Ptas. Brutas
INVALIDEZ PERMANENTE 10.000.000.- Ptas.Brutas

En caso de fallecimiento a bordo por muerte natural, la Empresa complementará hasta 2.500.000.- Ptas. 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.

ARTICULO 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 cobijan las Mutualidades Laborales, y se amortizarán 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 puede 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, comprometiéndose a tramitar dentro del primer trimestre de 1990 los préstamos pendientes solicitados hasta el 31 de Diciembre de 1989.

CAPITULO VII
SEGURIDAD

ARTICULO 50.- COMITE 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 :

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

MIEMBROS DEL COMITE :

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 Radioelectrónico

- Contramaestre
- Bombero
- Calderero
- Mecánico
- Electricista
- Cocinero Despensero
- 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 :

A) 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.

B) 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.

C) La adopción de medidas y precauciones de seguridad conducentes a la prevención de accidentes.

D) 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 pueda tomar por sí mismo.

E) La enseñanza y divulgación entre los restantes tripulantes de las "Normas e Instrucciones de Seguridad".

F) 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 contraincendios, etc..

G) La comprobación de cualquier debilidad aparente por parte de la tripulación en la consecución de métodos o efectividad de los equipos de seguridad.

H) 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, contraincendio, emergencia, etc...) se llevarán a cabo dentro de las horas de jornada normal a bordo. Los citados ejercicios tendrán carácter semanal alternativo y se realizarán, salvo circunstancias que lo impidan, el sábado a las 10,15 de la mañana, completando así la jornada de trabajo del sábado que se dedicará preferentemente a mantenimientos y temas de Seguridad.

I) Programar, 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, cuando así los 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 asistencia total de sus componentes. Al final de cada reunión se levantará la correspondiente Acta, haciéndose constar los asuntos tratados, la medida o medidas adoptadas a bordo y propuesta del Comité y las recomendaciones o sugerencias que se deseen elevar a la Dirección, indicándose 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 tableros 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 anejos a la Dirección de la Compañía.

Las Actas, Anexos, y contestaciones de la Compañía quedarán depositados en el archivo que a tal fin se habilitará a bordo.

COOPERACION CON LA DIRECCION :

El Comité de Seguridad cooperará con la Dirección :

A) Remitiendo las actas de sus reuniones a la mayor brevedad posible y remitiendo la Compañía la contestación a dichas actas

cuando de estas se deduzcan motivos graves que afecten a la Seguridad.

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 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 ordenes y recomendaciones sobre temas de seguridad a bordo de su buque.

ARTICULO 51.- LIMPIEZA DE TANGUES

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 la Empresa como Personal se comprometen a llevar a cabo la 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 realizara 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 8 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

ARTICULO 52.- DERECHO DE REUNION

Los tripulantes podrán ejercer su derecho de reunión, 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 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 habrá entregado al Capitán al momento de preavisarla.

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.

ARTICULO 53.- DEL COMITE 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 estilo profesional y garantías.

Dadas las especiales características del trabajo en la 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 o a la negociación de los Convenios Colectivos.

ARTICULO 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 legítimamente reconocido una vez acreditada su condición ante el Capitán del buque, podrá 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

ARTICULO 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 cuatro, dos 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 Empresa.

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 vencimiento 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 solo del Salario Profesional se entenderá a estos efectos que el Salario fusionado está integrado por los dos conceptos en la misma proporción que existía el 1 de Enero de 1.980.

SEGUNDA.- LIQUIDACION EFECTOS ECONOMICOS CONVENIO

En el plazo de 75 días de la firma del Convenio, la Empresa recompondrá la nómina de conformidad con las mejoras establecidas en este pacto y abonará los atrasos correspondientes.

TERCERA.- NOTA ACLARATORIA AL CUADRO SALARIAL

Las percepciones salariales del personal incluído en el presente Convenio 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 entienda que dicho salario profesional incluye y mejora las percepciones reglamentarias ; 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.

CUARTA.- CLAUSULA FINAL

FLETAMENTOS MARITIMOS, S.A. (MARFLET) como propietaria del buque a que este convenio se refiere, garantiza su cumplimiento.

Si por cualquier circunstancia la Empresa cesara su actividad con el B/T "ARAGON", el personal en plantilla fija el 31 de Diciembre 1.988 que en aquel momento tenga su contrato de trabajo vigente, percibirá como consecuencia de la resolución de tal contrato una indemnización tasada en condiciones idénticas a las fijadas para la Regulación de tripulantes del B/T "BARCELONA" llevada a cabo en Septiembre de 1.988.

VALOR SALARIO PROFESIONAL BRUTO CONVENIO COLECTIVO FLOTA AÑO 1990

CATEGORIA	SALARIO PROFESIONAL	
	DIA	AÑO
	CAPITAN	15.496
JEFE DE MAQUINAS	14.791	5.398.715
PRIMER OFICIAL	9.689	3.536.485
SEGUNDO OFICIAL	8.645	3.155.425
PRIMERA MAESTRANZA	6.742	2.460.830
SEGUNDA MAESTRANZA	5.985	2.184.525
ENGRASADOR	5.577	2.035.605
MARINERO	5.448	1.988.520
CAMARERO Y CAMARERO LAVANDERO	5.276	1.925.740
MARITON	5.035	1.837.775
ALUMNO	2.566	936.590

VALOR HORAS EXTRADIVISIONES CONVENIO COLECTIVO FLOTA AÑO 1990

CATEGORIA	TIPO DE HORA	NUMERO DE TRIENIOS									
		-0-	-1-	-2-	-3-	-4-	-5-	-6-	-7-	-8-	
1ER. OFICIAL	NOR-FES-J.PER.	824	865	908	953	1.001	1.051	1.104	1.159	1.217	
	PERDIDA	1.648	1.730	1.816	1.906	2.002	2.102	2.208	2.318	2.434	
2DO. OFICIAL	NOR-FES-J.PER.	714	750	788	827	868	911	957	1.005	1.055	
	PERDIDA	1.428	1.500	1.576	1.654	1.736	1.822	1.914	2.010	2.110	
1A. MAESTRANZA	NOR-FES-J.PER.	552	580	609	639	671	705	740	777	816	
	PERDIDA	1.104	1.160	1.218	1.278	1.342	1.410	1.480	1.554	1.632	
2A. MAESTRANZA	NOR-FES-J.PER.	541	568	596	626	657	690	725	761	799	
	PERDIDA	1.082	1.136	1.192	1.252	1.314	1.380	1.450	1.522	1.598	
ENGRASADOR	NOR-FES-J.PER.	511	537	564	592	622	653	686	720	756	
	PERDIDA	1.022	1.074	1.128	1.184	1.244	1.306	1.372	1.440	1.512	
MARINERO	NOR-FES-J.PER.	503	528	554	582	611	642	674	708	743	
	PERDIDA	1.006	1.056	1.108	1.164	1.222	1.284	1.348	1.416	1.486	
CAMARERO Y C. LAVANDERO	NOR-FES-J.PER.	503	528	554	582	611	642	674	708	743	
	PERDIDA	1.006	1.056	1.108	1.164	1.222	1.284	1.348	1.416	1.486	
MARITON	NOR-FES-J.PER.	484	508	533	560	588	617	648	680	714	
	PERDIDA	968	1.016	1.066	1.120	1.176	1.234	1.276	1.340	1.428	
ALUMNO	NOR-FES-J.PER.	239	-	-	-	-	-	-	-	-	
	PERDIDA	478	-	-	-	-	-	-	-	-	

6145

RESOLUCION de 24 de enero de 1990, de la Dirección General de Trabajo, por la que se homologa con el número 2.945 el zapato de seguridad marca «Bacou», modelo Smart-9, importado de Francia y presentado por la Empresa «Bacou, Sociedad Anónima», con domicilio en Torrejón de Ardoz (Madrid).

Instruido en esta Dirección General de Trabajo expediente de homologación de dicho calzado de seguridad contra riesgos mecánicos, con arreglo a lo prevenido en la Orden de 17 de mayo de 1974 («Boletín Oficial del Estado» del 29) sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores, se ha dictado Resolución, en cuya parte dispositiva se establece lo siguiente:

Primero.-Homologar el zapato de seguridad marca «Bacou», modelo Smart-9, de clase I, presentado por la Empresa «Bacou, Sociedad Anónima», con domicilio en Torrejón de Ardoz (Madrid), calle Torrejón, número 7, que lo importa de Francia, donde es fabricado por su representada la firma «Bacou», de Annonay, como calzado de seguridad contra riesgos mecánicos, de clase I, grado B.

Segundo.-Cada calzado de seguridad de dichos modelo, marca, clase y grado llevará en sitio visible un sello inalterable y que no afecte a sus condiciones técnicas, y de no ser ello posible, un sello adhesivo, con las adecuadas condiciones de consistencia y permanencia, con la siguiente inscripción: «M. T.-Homol. 2.945.-24-I-90.-Zapato de seguridad contra riesgos mecánicos.-Clase I.-Grado B.»

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.º de la Orden citada sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores y Norma Técnica Reglamentaria MT-5 de «Calzado de seguridad contra riesgos mecánicos», aprobada por resolución de 31 de enero de 1980 («Boletín Oficial del Estado» de 12 de febrero).

Madrid, 24 de enero de 1990.-El Director general, Carlos Navarro López.

6146

RESOLUCION de 24 de enero de 1990, de la Dirección General de Trabajo, por la que se homologa con el número 2.946 el zapato de seguridad marca «Bacou», modelo Sporting Tanneur, importado de Francia y presentado por la Empresa «Bacou, Sociedad Anónima», con domicilio en Torrejón de Ardoz (Madrid).

Instruido en esta Dirección General de Trabajo expediente de homologación de dicho calzado de seguridad contra riesgos mecánicos, con arreglo a lo prevenido en la Orden de 17 de mayo de 1974 («Boletín Oficial del Estado» del 29) sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores, se ha dictado Resolución, en cuya parte dispositiva se establece lo siguiente:

Primero.-Homologar el zapato de seguridad marca «Bacou», modelo Sporting Tanneur, de clase I, presentado por la Empresa «Bacou, Sociedad Anónima», con domicilio en Torrejón de Ardoz (Madrid), calle Torrejón, número 7, que lo importa de Francia, donde es fabricado por su representada la firma «Bacou», de Annonay, como calzado de seguridad contra riesgos mecánicos, de clase I, grado B.

Segundo.-Cada calzado de seguridad de dichos modelo, marca, clase y grado llevará en sitio visible un sello inalterable y que no afecte a sus condiciones técnicas, y de no ser ello posible, un sello adhesivo, con las adecuadas condiciones de consistencia y permanencia, con la siguiente inscripción: «M. T.-Homol. 2.946.-24-I-90. Zapato de seguridad contra riesgos mecánicos. Clase I. Grado B.»

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.º de la Orden citada sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores y Norma Técnica Reglamentaria MT-5 de «Calzado de seguridad contra riesgos mecánicos», aprobada por Resolución de 31 de enero de 1980 («Boletín Oficial del Estado» de 12 de febrero).

Madrid, 24 de enero de 1990.-El Director general, Carlos Navarro López.

6147

RESOLUCION de 28 de febrero de 1990, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio Colectivo para el personal laboral del Ministerio de Cultura.

Visto el texto del Convenio Colectivo Unico del Ministerio de Cultura y del personal laboral, que fue suscrito con fecha 15 de febrero