

trabajadores, se ha dictado Resolución, en cuya parte dispositiva se establece lo siguiente:

Primero.-Homologar el zapato de seguridad contra riesgos mecánicos, marca «Bacou», modelo Neutrón, de clase III, 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 casa matriz «Bacou, Sociedad Anónima», como calzado de seguridad contra riesgos mecánicos, de clase III, grado A.

Segundo.-Cada calzado de seguridad de dichas marca, modelo, 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. 3.233. 15-11-91. Zapato de seguridad contra riesgos mecánicos. Clase III. Grado A».

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, 15 de noviembre de 1991.-La Directora general de Trabajo, Soledad Córdova Garrido.

1023

RESOLUCION de 18 de diciembre de 1991, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Naviera del Atlántico, Sociedad Anónima» (personal de flota).

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Naviera del Atlántico, Sociedad Anónima» (personal de flota), que fue suscrito con fecha 25 de julio de 1991, 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, 18 de diciembre de 1991.-La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «NAVIERA DEL ATLANTICO, S. A.», PERSONAL DE FLOTA

ARTICULO 12.- AMBITO PERSONAL

Quedan comprendidas dentro del ámbito personal del presente Convenio todos los tripulantes que forman las dotaciones de los buques de «Naviera del Atlántico, S. A.»

ARTICULO 22.- PLAZO DE VIGENCIA Y PRORROGAR

El presente convenio tendrá vigencia de 1 años, desde el 1 de enero de 1991 al 31 de diciembre de 1991, pudiendo prorrogarse de año en año, salvo aviso y denuncia.

No obstante, los incrementos de retribución establecidos en el presente Convenio surtirán efectos desde el 1 de Julio de 1991, a cuya fecha se entienden retrotraídos.

ARTICULO 29.- COMPENSACION Y ABSORCION

Las disposiciones legales futuras que lleven consigo una variación económica, en todos o algunos de los conceptos retributivos existentes, o que supongan creación de otros nuevos, únicamente tendrán eficacia práctica en cuanto considerados aquellos en su totalidad, superen el nivel total de este Convenio, debiéndose entender, en caso contrario, absorbido por las mejoras pactadas en el mismo.

ARTICULO 49.- VINCULACION A LA TOTALIDAD

En el supuesto de que la Dirección Provincial de Trabajo, en el ejercicio de las facultades que le son propias, no aprobara alguno de los pactos de este Convenio, automáticamente quedará sin eficacia la totalidad del mismo debiendo ser reconsiderado su contenido.

ARTICULO 59.- RETRIBUCIONES

1) La remuneraciones brutas que, cada uno de los miembros de la tripulación, y con efectos desde el primero de Julio de 1991 que figuran en el Anexo I del presente documento, conforme al desglose y definiciones siguientes:

A) Salario Profesional.- Engloba el antiguo concepto de salario inicial, plus de navegación y la catorceava parte proporcional de horas extraordinarias de sábados, domingos y festivos.

Se sobreentiende que en la catorceava parte proporcional de horas extraordinarias de sábados tarde, domingos y festivos, está, además, incluida la retribución correspondiente a los trabajos efectivamente realizados en los citados días.

Dicho salario profesional se sumará íntegro en las pagas extraordinarias y vacaciones.

El plus de prolongación de jornada (PPJ), que se venía abonando en anteriores convenios, se entenderá absorbido en su totalidad y quedará integrado en este concepto de salario profesional de la tabla salarial.

B) Complementos

Retribución en situación de embarco.- Además del salario profesional se percibirán las siguientes distancias:

1.- Faltas de horas extraordinarias. Representa aquellas horas que pudieran realizarse a bordo a través de una cantidad fija mensual. Esta cantidad fija mensual es un tanto alzado convenido. Se repartirá la citada cantidad anual en 14 pagas.

2.- Trabajos sucios, penosos y peligrosos, según se definen en el apartado b) de art. 20

3.- Demás conceptos de la tabla salarial en los casos que correspondan.

Todo ello en los términos y por los importes que se especifican en el anexo número I.

CLAUSULA REVISION SALARIAL

Los conceptos retributivos del año 1991 que han tenido incremento serán revisados de acuerdo con el IPC real +1,5.

Para 1992 estos conceptos retributivos una vez revisados serán incrementados con el IPC +1,5, y que, a su vez, serán revisados con el IPC real +1,5 al final del año.

ARTICULO 60.- ANTIGUEDAD

Se entiende por tal el complemento retributivo personal que percibe el tripulante por cada tres años de servicio a la Empresa. Sus cuantías respectivas desde el 01/07/91 son las siguientes:

	VALOR TRIENIO
CAPITAN	9329
JEFE MAQUINAS.....	9329
PRIMEROS OFICIALES	9329
SEGUNDOS OFICIALES	8637
TERCEROS OFICIALES	8408
CONTRAMAEST., CALDERET., ELECT Y COCINERO ..	6300
MARINERO, ENGRASADOR Y CAMARERO	5595
MOZO, MARMITON Y LIMPIADOR	5500

Este concepto será incrementado en 1992 por el IPC +1,5%, salvo las oportunos reajustes en determinadas categorías para su armonización con los acuerdos del 17/07/91.

ARTICULO 70.- JORNADA DE TRABAJO

La jornada es la de 40 horas semanales con proyección anual. Durante los sábados, domingos y festivos se realizarán guardias de mar y puerto, maniobras en puerto, fondos, atraques, desatraques, carga y descarga y emergencias del buque o de la carga.

ARTICULO 82.- VACACIONES

Desde Julio a Diciembre de 1991 se calculará de vacaciones el 0,55 por día de embarco. La flexibilidad máxima de 14 días antes o después de las vacaciones será a los 110 días de embarco.

Las vacaciones a partir del 12 de Enero de 1992 serán de 137 días al año (coeficiente de 0,80 por día de embarco) siendo el período máximo de embarco de 114 días (dos períodos de 114 días por año natural).

ARTICULO 9o.- PERIODO DE PRUEBA.

1.- La admisión de personal fijo 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, sin exceder al que se establece en la escala siguiente:

- a) TITULADOS: 3 meses
- b) MAESTRANZA Y SUBALTERNOS 45 días

Durante dicho periodo, que deberá ser pactado por escrito, ambas partes pueden rescindir unilateralmente el Contrato de Trabajo comunicándose 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, este 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 notificado por escrito al Tripulante por el Capitán con la antelación que se indica en el párrafo anterior de este artículo. En caso contrario se considerará al Tripulante como fijo de 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 el plantilla de personal fijo en la Empresa, y el tiempo que haya durado dicha prueba le será computado a efectos de su antigüedad.
- 5.- En el supuesto de rescisión del contrato de trabajo por no superación del periodo de prueba, la Empresa entregará al Tripulante 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 el tripulante 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.

ARTICULO 10o.- COMISION DE SERVICIO.

Se entenderá por comisión de servicio la misión profesional o cometidos especiales que, circunstancialmente, ordene la Empresa realizar a los tripulantes en cualquier lugar, así como la expectativa de embarque cuando el Tripulante se encuentre fuera de su domicilio por orden de la Empresa.

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

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

Quando la comisión de servicio tenga una duración superior a 15 días y se realice en el domicilio del tripulante, este devengará las vacaciones de la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante (OTMM).

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

ARTICULO 11o.- TRANSBORDO.

Se entiende como tal el traslado del tripulante de un buque a otro de la misma Empresa dentro del transcurso del tiempo de embarque.

Se prevén dos clases de transbordo:

- a) Por iniciativa de la Empresa.- Por necesidades de organización de servicio, el transbordo será dispuesto por la Empresa, a cuyo efecto se seguirán las siguientes prioridades:

- 1a.- Orden inverso de antigüedad del personal de cada categoría en la Empresa.
- 2a.- No haber sido transbordado más de una vez en el periodo de embarque.

b) 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 le correspondía en su nuevo destino.

b) Por iniciativa del Tripulante.- Cuando por razones de fijación 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 se le mantendrán las condiciones que venía disfrutando en el buque anterior del cual desembarcó, siendo por cuenta de la Naviera los gastos que el transbordo ocasione al tripulante.

ARTICULO 12o.- EXPECTATIVA DE EMBARQUE EN EL DOMICILIO.

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 al en que el tripulante salga de su domicilio para entrar en situación de "servicio a la empresa".

En ningún caso se podrá mantener al tripulante en expectativa de embarque por un tiempo superior a DIEZ días, a partir del cual pasará a la situación de Comisión de Servicio.

Durante la expectativa de embarque el tripulante percibirá el salario profesional y disfrutará las vacaciones que señale la Ordenanza de Trabajo en Marina Mercante.

ARTICULO 13o.- LICENCIAS.

a) Con independencia del periodo reglamentario 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.

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

En los supuestos de licencias por motivo 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 desplazamientos y dentro de los límites geográficos contemplados en el apartado c). Todo ello sin perjuicio de las sanciones que puedan imponerse posteriormente a quienes no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

c) Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias correrán por cuenta del permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y la del apartado 2.b).d). y e) que correrán a cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarque y reembarque a todos los puertos de Europa, Mar Mediterráneo, Mar Negro y los puertos de Africa, hasta el paralelo de Noadibou (Port-Etienne). No obstante, quedan excluidos de esta limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte de cónyuge e hijos.

1) LICENCIAS POR MOTIVO DE INDOLE FAMILIAR

Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

CAUSAS DIAS	

Matrimonio	28
Nacimiento hijos	15
Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres, y hermanos, hasta	14
Muerte cónyuge e hijos	15
Muerte padres y hermanos	14
Muerte padres políticos	14

No obstante estos plazos y atendiendo a las excepcionales circunstancias que pueden ocurrir 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 sí se podrá acumular. No obstante el párrafo anterior, el tripulante embarcado, previa comunicación a la Empresa, podrá optar por la acumulación en caso de natalidad.

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

Las licencias se empezarán a contar desde el día siguiente al de desembarcar.

2) LICENCIAS PARA ASISTIR A CURSOS, CURSILLOS Y EXÁMENES.

a) **Cursos Oficiales para la obtención de Títulos o nombramientos Superiores en la Marina Mercante.**

Antigüedad mínima 2 años
 Duración La del curso
 Salario Profesional
 Numero de veces Restringida una sola vez
 Vinculación a la Naviera ... 2 años después de terminado el curso
 Peticiones máximas 6% de los puestos de trabajo

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

b) **Cursillos de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales.**

Antigüedad mínima Sin limitación
 Duración La del cursillo
 Salario Profesional
 Numero de veces Retribuida, una sola vez

c) **Cursillos de perfeccionamiento y capacitación profesional de los tripulantes y adecuados a las prácticas específicas de cada Empresa.**

Antigüedad mínima 2 años
 Duración La del curso
 Salario Profesional
 Numero de veces Una sola vez
 Vinculación a la Empresa .. 1 año
 Peticiones máximas 3% de los puestos de trabajo

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

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

d) **Cursillos pagados por la Administración.**

Antigüedad mínima sin limite
 Duración la del cursillo
 Salario profesional
 Peticiones máximas 6% de su categoría considerando las fracciones superiores a 0,5% como unidades.

Se concederá por solicitud de los Tripulantes.

e) **Cursillos por necesidades de la Empresa.**

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

LICENCIAS POR ASUNTOS PROPIOS.

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

Durante estas licencias el tripulante no tendrá derecho a retribución de ninguna clase.

ARTICULO 14o.- EXCEDENCIAS

1.-EXCEDENCIA VOLUNTARIA.

Pueden solicitarla todo tripulante que cuente al menos con un año de antigüedad en la Empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los 30 días siguientes a la fecha de su presentación.

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

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

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

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

2.-EXCEDENCIA FORZOSA

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

En los casos de cargo político o sindical, la excedencia comprenderá todo el tiempo que dure la ocupación del cargo que lo determine, y otorgará derecho a ocupar la misma plaza que desempeñaba anteriormente. El excedente deberá solicitar su reingreso dentro de los 30 días siguientes al cese de su cargo político o sindical. Caso de no ejercer dicha petición dentro del plazo de los 30 días perderá su derecho al reingreso en la Empresa.

ARTICULO 15o.- ESCALAFONES Y PLANTILLA DE LA EMPRESA

La Empresa llevará obligatoriamente un escalón público donde figura 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.

PLANTILLA DE LOS BUQUES "HILDE DEL MAR" Y "SANTA PAULA"

PERSONAL DE LOS MISMOS.- Cuadro indicador 15 tripulantes.

CARGOS	CUADRO MINIMO	UTIL
CAPITAN	1	
OFICIALES PUENTE	3	
OFICIALES RADIO	1	
JEFE DE MAQUINAS	1	
OFICIALES MAQUINAS	1	+1
CONTRAMAESTRE	1	
MARINEROS	3	
CALDERETERO	-	+1
ENGRASADORES	2	
MAYORDOMO COCINERO	1	
CAMARERO	1	
	15	+2
MOZO MARMITON	-	+1
TOTAL	15	+3

El total de 18 es el resultado de incrementar 3 tripulantes en el cuadro indicador mínimo. La plantilla podrá sufrir variaciones en cuanto a las categorías pero manteniendo siempre el número de tripulantes pactado. La plantilla total resultante será:

18 TRIP.x 2 buques = 36 x 1,6 (coeficiente de vacación del periodo de armonizac

Total plantilla de la Empresa 58 Tripulantes
10% de reserva para contingencias . . . 5
Electricista y Tornero para mant. . . 2

TOTAL PLANTILLA EMPRESA 65

ARTICULO 169.- DIETAS Y VIAJES

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

Se percibirán dietas extraordinarias en los siguientes casos:

19.- Comisión de servicio fuera del domicilio.

20.- Durante el tiempo de viaje necesario para el embarque o desembarque hasta la llegada a su domicilio.

21.- En la expectativa de embarque fuera del domicilio.

La dieta en territorio nacional vendrá integrada por los siguientes conceptos y valores:

-Desayuno..... 250.-
-Comida..... 200.-
-Cena..... 180.-
-Almuerzo..... 400.-

En caso de que por motivos justificados hayan de realizarse 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 al tripulante los medios de transporte y alojamiento más idóneos y adecuados.

La Empresa abonará los gastos de viaje eligiendo al 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. Se considerará taxi de largo recorrido los utilizados para distancias superiores a los 25 Kms. En caso de uso de estos medios, su utilización deberá ser justificada por falta de billete de otro tipo, urgencia de embarque, o porque de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante presentará los comprobantes.

ARTICULO 170.- MANUTENCION

La manutención a bordo queda regulada de la siguiente forma:

- La Empresa aportará la cantidad necesaria para que la alimentación a bordo sea siempre sana, variada, abundante y nutritiva, a base de productos de calidad y en perfecto estado de conservación.
- Se formará una Comisión compuesta por el delegado de buque, el mayordomo o cocinero, un titulado y un no titulado, y supervisada por el Capitán. La elección de los miembros se realizará por la Asamblea 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 inventarios de pesas y calidades.
- Realizar el inventario de gamбуza al final de cada mes para conocer el gastos por tripulante y día.
- Establecer el cálculo de calorías y minutos.
- Vigilar que los frigoríficos y oficinas a disposición de los tripulantes contengan un surtido de alimentos básicos a juicio de la Comisión.

La Comisión vigilará diariamente la relación entre comidas preparadas y tripulantes que efectuarán esas comidas, de forma que la cocina conozca con la debida antelación el número de tripulantes que van a efectuarlas.

La manutención a bordo no tendrán a efectos laborales, fiscales ni otro alguno la consideración de salario en especie. Por consiguiente, no serán exigibles durante las vacaciones, permisos, licencias, bajas por enfermedad, accidentes u otras situaciones similares. Tampoco se abonarán con las pagas extraordinarias, ni con las horas extraordinarias, ni con cualquier otro devengo que reconozca la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

Comidas Especiales

Se entiende por comidas especiales las que se preparan para fechas señaladas como los días: 12 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.

ARTICULO 180.- 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 y otros artículos que puedan suponer una ventaja económica.

ARTICULO 190.- 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:

- Los trabajos de fondeo, atraque y desatraque, enmendadas previstas, apertura y cierre de escotillas y arranches.
- En la mar, siempre que las necesidades de la navegación lo exijan para llevar a buen fin el viaje iniciado por el buque y en puerto cuando la programada salida del buque lo requiera.
- 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.
- Atención de Autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.
- 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.
- 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 8 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.

FOREAIT ELIJO:

El valor de las horas extraordinarias garantizadas es el que se determina en la columna correspondiente en el Anexo I. Se repartirá el valor de su cuantía en 14 pagas. Los importes están conformes con el acuerdo de armonización firmado el 17.07.91.

ARTICULO 20.- TRABAJOS SUCIOS, PENCOSOS Y PELIGROSOS

Estarán comprendidos en este artículo todos aquellos trabajos que, en determinada circunstancia, deban ser realizados y que, por su especial condición, índole o naturaleza, implican una suciedad, esfuerzo o peligro superior al normal.

A) TRABAJOS QUE DEBERAN SER REALIZADOS POR PERSONAL AJENO AL BUQUE

Limpieza, picado o pintado del interior de la caja de cadenas.

Limpieza, picado o pintado del interior de cofferdams.

Limpieza, picado o pintado del interior de tanques de lastre.

Limpieza, picado o pintado o encañado de tanques de agua dulce.

Limpieza picado o pintado bajo planchas de toda la sentina de máquinas.

Picado con chorro de arena o chorreado.

Limpiezas de tanques de aceite o combustible.

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 que después se expone.

No obstante, en puerto podrán pactarse libremente cualquiera de ellos entre el Armador o sus representantes y la tripulación en el momento de su ejecución.

B) 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 la limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos en el interior del 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 planchas de la sentina de máquinas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Limpieza completa del interior del carter del motor principal.
- Limpieza o trabajos sin limpieza del interior de la galería de barrido.
- Limpieza del interior de conductos de humo, caldera y calderetas.
- Trabajos en el interior de tanques de aceite y/o combustible.
- Trabajos en el interior de conductos de humos o calderas.
- Trabajos en la mar ocasionados por averías del propulsor principal.
- Limpieza de sentinas corridas de bodega.
- Trabajo en cuadros eléctricos a alta tensión.
- Pintado a pistola en recintos cerrados.
- Encalichado o cementado en recintos cerrados.
- Trabajos en interiores por debajo de -5q o por encima de +45q (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 estará totalmente prohibido.
- Estiba de cadena 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 estén a cargo del personal de fonda. (salvo en buques de pasaje o mixtos).

ARTICULO 21a.- TRABAJOS ESPECIALES

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

Ningún tripulante podrá ser obligado a la realización de estos trabajos, salvo en circunstancias especiales en las que peligre la seguridad del buque o de la carga, o cuando no existiera censo de trabajadores portuarios o no fuera suficiente y cualificado a juicio de sindicatos u organizaciones portuarias.

Su realización, se ofrecerá a todos los tripulantes sin discriminación, pero teniendo preferencia los del departamento afectado, estableciéndose turnos entre el personal que los 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 2º su realización no revista el carácter de voluntariedad se pactará el tratamiento económico en las actas de aplicación.

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 en cubierta como en bodega, siempre que sea necesario el empleo de elementos o medios tradicionales de trincajes (cabos, cabos de Hércules, cables, cadenas, correas, tensores, calzos, cuernos, mordazas, zapatas, angulares, grilletes etc...).

b) Se exceptúan del párrafo anterior todos aquellos buques especializados y modulados para el transporte de contenedores, con infraestructura adecuada en bodega y cubierta, seleccionados y elaborados a medida ligeros y con elementos o fundamentos fijos de trinca de forma que la operación de trincaje sea sencilla.

La determinación de los buques que reúnan estas condiciones se establecerá en las actas de aplicación de las empresas afectadas.

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, incluyendo vehículos de motor en régimen de equipaje y correo.

d) Transporte y embarque de víveres para el consumo de la dotación o pasaje, así como el de pertrechos. No será considerado trabajo especial la distribución y estiba de víveres y pertrechos en paños y gambuzas, cuando aquellos hayan sido depositados al costado del buque, en el lugar idóneo, por personal ajeno a la dotación del buque.

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

- Limpiezas de bodegas y tanques altos laterales:

- a) Cuando exista premura.
- b) Fuera de la jornada de trabajo.
- c) Cuando la carga que hubiese transportado lo convierta en trabajo especialmente sucio, penoso o peligroso, y en especial en el caso de líquidos en depósitos o sustancias en polvo, piedra o grano en sacos, cuando hubiera habido pérdidas, minerales a granel, mercancías tóxicas.

Por este concepto se percibirán durante el año 1.991 las remuneraciones que figuran en el anexo I de la Tabla salarial.

SEGURIDAD E HIGIENE EN ESTOS TRABAJOS

Todos estos trabajos se deberán realizar en las máximas condiciones de seguridad e higiene, que deberán ser convenidas entre el jefe de departamento y los tripulantes afectados, no pudiendo en ningún caso convenirse condiciones inferiores a las recogidas en las Reglamentaciones Técnicas vigentes, Ordenanzas y Convenios Internacionales.

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

Para determinar las condiciones de realización de los trabajos penosos o peligrosos se podrá recurrir a asesoramiento técnico de terceras personas.

La falta de estas medidas no se podrá compensar económicamente.

Si no existiese acuerdo entre el armador o sus representantes o delegados y los tripulantes que deban realizar los trabajos sobre la adopción de tales medidas, no se obligará a efectuarlos en tanto no se pronuncie la autoridad laboral sobre las medidas a adoptar.

ARTICULO 22a.- BAJAS POR ENFERMEDAD PROFESIONAL O ACCIDENTE LABORAL

Al tripulante que se encuentre en algunos de los supuestos de incapacidad laboral transitoria que luego se señalan, se le garantiza el 100% de la base de cotización, referida siempre al mes inmediato anterior a la baja. Para ello, la Empresa completará las prestaciones económicas que la Seguridad Social reconoce en estas circunstancias a los trabajadores; los supuestos son los siguientes:

- A) Accidente laboral.
- B) Enfermedad o accidente común con hospitalización fuera de la provincia de su domicilio, siempre que se produzca en situación efectiva de embarcado.
- C) En los periodos de hospitalización (apartado B) se devengarán vacaciones de convenio, y en los demás casos se estará a lo dispuesto en la legislación vigente.
- D) Enfermedad común a partir del día 45, siempre que tenga el aval del Comité de Empresa. A partir del 01.01.92.

ARTICULO 23a.- MERCANCIAS EXPLOSIVAS, TOXICAS 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 están expuestos y conforme se establece en este mismo artículo. Todo ello sin perjuicio de las medidas de seguridad a tomar durante la carga, transporte y descarga de dichas mercancías, y a las consideraciones de la IMCO, según 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 O.T.M.M.
- B) En los buques que circunstancialmente transporten las materias indicadas, en concepto de carga, se abonarán durante el tiempo que dure su transporte las remuneraciones abajo indicadas, en función del grado de peligrosidad asignado a la mercancía y del tanto por ciento que el peso de la misma suponga en relación con el "peso muerto" del buque, indicado éste en el Certificado de Arqueo.

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

Infecciosas: Clase 6-2.

Radioactivos: Clase 7. Cuando los materiales radioactivos 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 compatibilidad A, B, C y no 0019.

GRUPO "C":

Explosivos: Clase 1. División 1-3. Resto mercancías no incluidas grupo B.

Gases inflamables o tóxicos:

Clase 2. No ONU 1016, 1023, 1028, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1057, 1078 y el "gas de agua".

GRUPO "D": Líquidos inflamables con punto bajo de inflamación. Clase 3-1.

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

GRUPO "E": Explosivos: Clase 1. División 1-4.

Líquidos inflamables con punto medio de inflamación:

Clase 3-2, cuando sean además mercancías tóxicas.

GRUPO "F":

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

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

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

Inflamables: Clase 3-3.

Tóxicas: Clase 6-1.

GRUPO "H": Sólidos inflamables espontáneamente: Clase 4-2, excepto Nos. ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.

Peroxidos orgánicos: Clase 5-2.

GRUPO "I":

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

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

GRUPO "K": 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".

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

CÁLCULO DE REMUNERACIONES EN TANTO POR CIENTO DEL SALARIO PROFESIONAL.

	"	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
A	50	→	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B	30	—	40	—	50	—	—	—	—	—	—	—
C	10	20	30	→	40	—	50	—	—	—	—	—
D	—	15	20	30	→	40	—	50	—	—	—	—
E	↘	10	15	25	30	→	—	—	—	—	—	—
F	↘	5	12	20	—	30	→	—	—	—	—	—
G	↘	↘	10	20	—	30	—	40	—	—	—	—
H	↘	↘	↘	20	—	—	—	—	—	30	→	—
I	↘	↘	↘	10	→	—	15	—	→	20	→	—
J	↘	↘	↘	15	→	—	—	—	—	—	—	—
K	↘	↘	↘	10	→	—	—	—	—	—	—	—

ARTICULO 24a.- ZONAS DE GUERRA

Quando el buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, así definida por las compañías de seguros y el Ministerio de Asuntos Exteriores, la tripulación tendrá derecho:

- A) A no partir en ese viaje, siendo el tripulante en este caso transbordado a otro buque. 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 dure éste, percibirán una prima especial de 1.919 pesetas diarias.
- C) Caso de que, sin previo conocimiento al partir de viaje, el buque se encuentre en zona de guerra efectiva, los tripulantes percibirán el 200% de aumento en todos sus conceptos durante todo 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 millones de pesetas por invalidez permanente y 3 millones 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 contrata la Compañía Naviera requiera una cobertura de "Blocking and Trapping" y el importe de la sobrepima a abonar supere el 0,2% 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.

ARTICULO 25a.- PERMANENCIA EN LUGARES INSALUBRES Y EPIDEMICOS

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

Las tripulaciones de los barcos que escalen dichos puertos, antepuertos, bahías o radas o que deban realizar ascensiones o descensos por ríos 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% sobre el salario profesional más trienios.

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

ARTICULO 26a.- SEGURO DE ACCIDENTE

A partir del 01.01.92.

A) Con independencia del seguro obligatorio, la Empresa mantendrá el seguro complementario de Accidente de Trabajo que ya tiene concertado, por las siguientes cuantías de indemnización:

- Por muerte..... 4.000.000 ptas.
- Por invalidez permanente absoluta. 5.500.000 ptas.

B) Se mantiene el seguro actualmente en vigor que para las mismas consecuencias y por iguales indemnizaciones que las expresadas en el apartado anterior cubre los accidentes del personal que por cualquier motivo justificado se encuentre desempleado, siempre y cuando continúe de alta en la Empresa y el accidente no guarde relación alguna con actividad laboral del asegurado distinta de la que mantiene con la Empresa.

Para cualquiera de los seguros citados, se entiende que la Empresa no asume más obligación que la de estar al corriente en el pago de las primas, sin que en tal caso haya de responder solidaria y subsidiariamente con la aseguradora de reclamación alguna que contra la misma dirija el asegurado.

ARTICULO 27a.- PÉRDIDA DE EQUIPAJE A BORDO

En el 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:

- a) 125.000 ptas. por pérdida total.
- b) Por pérdida parcial una cantidad que no será superior a las 125.000 ptas., a juicio del Capitán, una vez oído al interesado, o al Delegado de los Tripulantes.

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

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

ARTICULO 28a.- ROPA DE TRABAJO Y SERVICIO DE LAVANDERIA

En lugar de que la Empresa facilite ropa de trabajo a determinados tripulantes, éstos percibirán las indemnizaciones que figuran en la tabla salarial. Anexo I.

El lavado de ropa de cama, toallas y servicio de fonda y efectos personales de los tripulantes, correrá a cargo de la empresa que arbitrará los medios pertinentes a tal efecto.

ARTICULO 29a.- SERVICIOS RECREATIVOS Y CULTURALES

La Empresa dotará a todos sus buques de 2 aparatos de TV y dos de radio, salvo en los buques de una sola cámara, que estarán dotados de un aparato de TV, y otro de radio, siendo por cuenta de aquella todos los gastos de instalación, reparación y mantenimiento.

Cada buque dispondrá de una asignación para el año 1.991 de 7.500 ptas. mensuales.

La cantidad asignada se empleará en la compra de juegos recreativos y libros para biblioteca.

Una comisión formada por miembros de la tripulación y el Primer Oficial controlará la buena utilización del fondo que se vaya constituyendo.

ARTICULO 30a.- PERMANENCIA DE FAMILIARES A BORDO

Todo el personal de flota puede solicitar de la Empresa, directamente o a través del Capitán, ser acompañado por la esposa o hijo mientras se encuentre embarcado.

La Empresa admitirá la solicitud hasta los límites que constituyan el uso y costumbre dentro de la misma, y sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse el marco de las normas establecidas para el buque por SEVIMAR. En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (Garantías, Técnicos, Sobrecargos, etc.), que por necesidades de las Empresas deban embarcar en el buque.

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

Igualmente acompañará certificado médico, actualizado cada año, al embarcar.

No podrán ser enroladas mujeres que se encuentren en estado de gestación, hijos menores de 8 años en viajes superiores a dos días sin escalas y, en ningún caso, el familiar que esté aquejado de cualquier enfermedad.

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

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

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 le 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.

No obstante lo anterior, se tendrán en cuenta las siguientes salvedades.

a) No podrán coincidir más de dos esposas de tripulantes en cada viaje redondo. En circunstancias excepcionales podrá ser la Empresa.

b) Tratándose de viajes entre puertos peninsulares o entre puertos insulares, se estará al criterio del Capitán.

A los efectos legales se deberán cumplir los requisitos de la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 25 de Enero de 1.988, en la que se regula el embarque en los buques del personal ajeno a la tripulación y pasaje (B.O.E. nº 31 de fecha 5 de Febrero de 1.988).

ARTICULO 31a.- 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, e indicar si el buque sale a órdenes.

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

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

ARTICULO 32a.- NATALIDAD

El tripulante con una antigüedad no menor de dos años al servicio de la Empresa, percibirá la cantidad de 25.000 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.

ARTICULO 33a.- PUESTOS EN TIERRA

La Empresa dará trato preferente a los tripulantes hijos 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. Dicha preferencia en el trato incluye la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

ARTICULO 34a.- ALUMNOS

Los Alumnos de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de la ayuda familiar a que tuvieren derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación de 68.000 ptas. por doce mensualidades, en las que se encuentran incluidos y mejorados todos sus actuales conceptos retributivos.

ARTICULO 35a.- APLICACION DE LA O.T.M.M.

En todo lo no previsto en este Convenio, se aplicará la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante (O.T.M.M.), así como el conjunto de disposiciones legales vigentes que configuran las relaciones laborales del país.

ARTICULO 36.- TRAFICOS INTERNACIONALES

Cuando la Empresa realice viajes internacionales en los que el buque permanezca más de 8 días sin tocar puerto español, el tripulante percibirá su salario profesional incrementado en un 25% desde el día siguiente a la escala en el último puerto español hasta el día anterior al regreso al primer puerto español.

ARTICULO 37a.- FALLECIMIENTO EN SERVICIO

Para el caso de fallecimiento en situación de embarcado o asimilado a ella, y siempre que aquel ocurra en momentos y circunstancias relacionadas con el servicio de la Empresa, ésta podrá optar entre contratar un seguro que cubra los gastos de traslado del cadáver al municipio de residencia del difunto en territorio nacional, o que sea la propia Empresa quien corra con tales gastos, entendiéndose que opta por esto último cuando por cualquier circunstancia no haya podido ser contratado aquél seguro.

ARTICULO 38a.- COMISION PARITARIA

Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio se constituirá una Comisión Paritaria de cuatro miembros, dos por cada una de las comisiones negociadoras, y elegidos de entre los componentes de las mismas.

Las partes someterán cuantas dudas, discrepancias o conflictos pudieran derivarse de la interpretación o aplicación del Convenio a dicha Comisión, que resolverá lo que proceda en el plazo más breve posible.

DISPOSICION ADICIONAL - 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 representados.
- 4.- Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso, o ingerencia que afecte al ejercicio libre de su función.
- 5.- Interrumpir su actividad laboral en el buque cuando las exigencias de su representación sindical impongan una 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 40 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 convocados 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 40 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 mantención 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 fué elegido y se previera dicha imposibilidad por un período de tiempo superior a 15 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 afecten 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 a salvo 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 obstete 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.

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

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

- 1.- Negociar y vigilar el cumplimiento del VI Convenio General de la Marina Mercante en la 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) Actualmente, conocer y tener a su disposición el balance, la cuenta de resultados, la memoria y, en el caso de que la Empresa revista la forma de Sociedad por Acciones o

participaciones de cuantos documentos se den a conocer al Consejo de Administración.

- c) Con carácter previo a su ejecución por la Empresa sobre las reestructuraciones de plantilla, venta y puesta en situación de fuera de servicio 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. Sobre la implantación o revisión de sistemas de organización del trabajo y cualquiera de sus posibles consecuencias.
 2. Sobre la fusión, absorción o modificación del status jurídico de la Empresa, cuando ello suponga cualquier incidencia que afecte al volumen de empleo.
 3. 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. 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 acuerdos.

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 uso 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 la productividad de la Empresa.

6.- Los Miembros del Comité de Empresa de Flota y este 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 asignen 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 Empresa de Flota podrá estar asesorado por los expertos que libremente designe.

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

En todo caso, se tendrá en cuenta, en su caso, lo establecido en la Ley Orgánica de Libertad Judicial.

COMPLEMENTOS

TRABAJOS	SALARIO PROFESIONAL	Trab. sueltos penca. y pel.	Forfait de horas Gratis/Mando y Jefatura N2 IMPORTE	TOTAL BRUTO PAGA	CONF. COPEA ITAE.
BARBIAN	570778	5090	-	574868	---
JEFE MAR.	560490	5075	-	48384	---
11 OF. PUENTE	500803	5159	85	41850	---
02 OF. PUENTE	192801	5043	54	11390	---
32 OF. PUENTE	192801	5023	47	13090	---
RADIO 1a	200892	5059	27	12308	---
RADIO 2a	188801	5043	27	12390	---
12 OF. MAR.	200498	5039	88	42353	---
02 OF. MAR.	188801	5043	54	11390	---
04 OF. MAR.	188801	5035	47	12199	---
CONTRAMAESTRE	148850	5008	61	23139	1830
CALDERERO	148850	5008	61	23139	1830
MAY-COCINERO	148850	5008	61	23139	---
ELECTRICISTA	148850	5008	61	23139	1830
TORNERO	148850	5008	61	23139	1830
CARPINTERO	148850	4992	50	22232	1830
ENGRASADOR	132800	4977	54	22579	1830
MARINERO	132800	4977	54	22579	3270
CAMARERO	132800	4977	54	22579	---
MOZO	127648	4941	54	21859	3270
MARMITON	127648	4941	54	21859	---
MOZO-MARMITON	127648	4941	54	21859	3270

PACTO ADICIONAL AL CONVENIO COLECTIVO PARA EL AÑO 1991, FORMALIZADO POR LA EMPRESA "NAVIERA DEL ATLANTICO, S.A." Y LA REPRESENTACION DEL PERSONAL DE FLOTA DE LA MISMA SCERE TRINCAJES, TRABAJOS ESPECIALES Y DETERMINADAS GRATIFICACIONES.

En el periodo comprendido entre el 19 de Julio y el 31 de Diciembre de 1991 se determinará para el personal que realiza estos trabajos las cantidades siguientes:

TRINCAJES: 22.000.- dias brutos mensuales en tiempo de embarque.

El personal que realizará los trabajos a que el presente pacto se refiere son los siguientes:

- Primer Oficial Puente
- Contramaestre
- Carpintero
- Marineros
- Mozos

TRABAJOS ESPECIALES MAQUINAS: 22.000.- dias brutos mensuales en tiempo de embarque.

El personal que realizará estos trabajos es el siguiente:

- Jefe de Máquinas
- Oficiales Máquinas
- Calderero
- Electricista
- Tornero
- Engrasadores

Estos trabajos serán obligatorios una vez suscrito el presente convenio.

En situación de embarcado el personal que se relaciona a continuación percibirá una gratificación bruta de 22.000.- a partir del 01/07/91.

Capitán, 22 Oficial y 32 Oficial Puente, Oficial Radio, Mayordomo, Camarero y Marmitón.

A partir del 19 de Enero 1992 y hasta el 31 de Diciembre del mismo año la cantidad queda fijada en Dias 2.000.-

ACTA DE NEGOCIACION DEL CONVENIO DE NAVIERA DEL ATLANTICO S.A.

En Madrid, a veintidós de Julio de mil novecientos noventa y uno.

MADRID, A VEINTIDÓS DE JULIO DE 1991.

Reunidos la representación social de la Empresa "Naviera del Atlantico, S.A." integrada por:

- D. Miguel Rodríguez Fernández (SLMM-CCCO). Electricista
- D. Pedro Conesa Brumera (SLMM-CCCO) Of. Puente
- D. Jose Gómez Nula (SLMM-CCCO) Of. Puente
- D. Alberto Yanes Segorola (SLMM-CCCO) Jefe Máquinas
- D. Epifanio Diaz Marante (SLMM-CCCO) Contramaestre
- D. José Siso Blanco (SLMM-CCCO) Contramaestre
- D. José Pao. Calo Rodríguez (SLMM-CCCO) Calderero
- D. Isidro Sosa Sosa (SLMM-CCCO) Cocinero
- D. Enrique Ferrer Benavent (SLMM-CCCO) Marinero

-D. Pedro Muñoz Pizarro - Asesor (SLMM-CCCO)

Y la representación de la Empresa integrada por:

- D. Analio Muñoz Fernández.
- D. Fulgencio Espá Hernández.

ACUERDO

PRIMERO.- Aceptar y ratificar en toda su extensión y contenido el Acuerdo firmado en fecha 17 de Julio de 1991 entre COPECAN, SLMM-CCCO Y UGT-MM.

SEGUNDO.- Incorporar dicho acuerdo como disposición transitiva al convenio.

Y en prueba de conformidad con lo que se señala y conviene en presente acuerdo, que obliga a ambas partes desde este mismo momento, en el lugar y la fecha indicadas.

PACTO ADICIONAL SOBRE EL ASONO DE VACACIONES AL CONVENIO COLECTIVO PARA EL AÑO 1991, FORMALIZADO POR LA EMPRESA "NAVIERA DEL ATLANTICO, S.A." Y LA REPRESENTACION DEL PERSONAL DE FLOTA DE LA MISMA.

Las vacaciones se percibirán mensualmente pudiéndose anticipar por el buque hasta el 40% del importe total de las mismas.

Se está estudiando el pago por Banco a partir del 01/01/92 de todo el personal de la plantilla de la Empresa con fin de que el día 20 de cada mes y previo recibio de la relación del personal del buque, hacer la nómina y transferir su importe para que cada trabajador lo tenga ingresado en su cuenta el día 30 del mes corriente.

PACTO ADICIONAL AL CONVENIO COLECTIVO PARA EL AÑO 1991, FORMALIZADO POR LA EMPRESA "NAVIERA DEL ATLANTICO, S.A." Y LA REPRESENTACION DEL PERSONAL DE FLOTA DE LA MISMA.

Sin perjuicio de los demás cometidos propios de su categoría corresponden al Mozo como funciones prioritarias las relacionadas con las maniobras de atraque y desatraque y servir la comida al personal de maistranza y subalterno; y como secundarias, el aseo de las cámaras y servicios no atribuidos a los camareros, limpieza y arrancho de comedores y lugares comunes. En el caso de que existan dos mozos las tareas las realizará el de menos antigüedad.

En los buques portacontenedores corresponden al Mozo-Marmitón como funciones prioritarias las relacionadas con las maniobras de atraque y desatraque, trincajes, servir la comida al personal de maistranza y subalterno, aseo de las cámaras y servicios no atribuidos a los camareros, limpieza y arrancho de los comedores, lugares comunes y ayuda en la cocina.

1024 RESOLUCION de 18 de diciembre de 1991, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio Colectivo para las Delegaciones Territoriales del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado.

Visto el texto del Convenio Colectivo para las Delegaciones Territoriales del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, que fue suscrito con fecha 15 de junio de 1991, de una parte, por representantes de la Asociación de Trabajadores de las Delegaciones Territoriales del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, en representación del colectivo laboral afectado, y de otra, por representantes de la Asociación de Delegados del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, en representación empresarial, 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 diciembre de 1991.-La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

CONVENIO COLECTIVO DE LAS DELEGACIONES TERRITORIALES DEL ORGANISMO NACIONAL DE LOTERIAS Y APUESTAS DEL ESTADO

CAPITULO I

AMBITO DEL CONVENIO

Artículo 1º.- AMBITO DE APLICACION.

Las normas que componen el presente Convenio serán de aplicación en todo el territorio nacional y tendrán la consideración de mínimas y obligatorias para las partes.

Los pactos del presente Convenio regularán las relaciones de trabajo entre las Delegaciones Territoriales del O.N.L.A.E. y sus trabajadores.

Artículo 2º.- VIGENCIA, DURACION, PRORROGA Y REVISION.

Con independencia de la fecha en que aparezca el Convenio publicado en el B.O. del Estado, retrotraerá en su totalidad sus efectos al día primero de enero del año 1.990, incluso cuando la relación laboral entre las partes se hubiese extinguido antes de la entrada en vigor del mismo, de igual modo el incremento salarial pactado para el año 1.991, se retrotraerá al primero de enero de dicho año.

La duración del presente Convenio será hasta el 31 de Diciembre de 1.991 y se entenderá prorrogado de año en año en tanto que cualquiera de las partes no lo denuncie con tres meses de antelación a la fecha de su respectivo vencimiento o prórroga.

El presente Convenio anula todos los anteriores celebrados hasta la fecha.

CAPITULO II

ORGANO DE VIGILANCIA

Artículo 3º.- COMISION DE VIGILANCIA E INTERPRETACION DEL CONVENIO.

Entre los representantes de las partes negociadoras del presente Convenio es elegida una Comisión Paritaria que cuidará de la vigilancia de su aplicación, debiendo ser consultada previamente a cualquier litigio entre las partes; la Comisión Paritaria, en el plazo de un mes, emitirá informe-propuesta sobre la cuestión que debata.

PARTE ECONOMICA

D. Juan Saláder Piqueres
D. Fernando García Abarzuza
D. Miguel Angel Conejo Viar

PARTE SOCIAL

D. Bernardo Nuñez Zarco
D. José Hernández López
D. Vicente Orero Fabra

CAPITULO III

DERECHOS SINDICALES

Artículo 4º.- ACCION SINDICIAL.

Dentro de las normas de entendimiento y respeto mutuos se establece el compromiso formal de que, la Asociación de las Delegaciones Territoriales de Apuestas del Estado, colaborará en aquellos intereses comunes con la Asociación Profesional de Empleados, sin ningún impedimento para que los mismos puedan asociarse a ésta.

CAPITULO IV

JORNADA, HORARIO, DESCANSO Y VACACIONES

Artículo 5º.- JORNADA Y HORARIO DE TRABAJO

La jornada laboral será de 1.784 horas de trabajo anuales de lunes a viernes, adecuando durante el primer mes del año el calendario laboral en función de las circunstancias que por el O.N.L.A.E. se requieran.

Si en algún momento se produjese algún cambio se podrá adecuar el calendario laboral a las nuevas circunstancias.

Cuando por causas especiales y justificadas se tenga necesidad de trabajar en sábado hasta las 22 horas, las horas trabajadas durante el período indicado serán compensadas aumentadas en un 30%.

Durante los meses de Junio, Julio y Agosto, se establecerá la jornada intensiva de trabajo, exceptuándose de la misma los días de recogida.

Artículo 6º.- HORAS EXTRAORDINARIAS.

De acuerdo con lo prevenido en la normativa legal vigente se entiende que las horas extraordinarias, justificadas en orden a la producción y necesidad de trabajos a realizar, los miércoles y viernes de temporada son de carácter estructural y de conformidad con dicha normativa (Estas horas deberán ser notificadas con carácter previo ante la autoridad laboral).

Artículo 7º.- VACACIONES.

Se establece unas vacaciones anuales, a disfrutar preferentemente en período estival de 30 días naturales al año.

Además de los festivos dispuestos legalmente, los días 24 y 31 de Diciembre, serán días libres a todos los efectos, salvo que en los mismos se celebre recogida de boletos, en cuyo caso se