

de una duración de un mes durante el año 1989, dotadas con la cantidad mensual de 7.000 francos.

Candidatos: Estas becas están reservadas a Profesores españoles de francés que necesiten realizar investigación en una Universidad francesa, con vistas a la preparación de un tesis doctoral en literatura francesa o lingüística francesa, o bien a Investigadores de estas materias.

Pueden solicitar estas becas quienes reúnan las siguientes condiciones:

a) Ser licenciado en Filología Moderna (subsección de Francés) o en Filología Románica o equivalente.

b) Ser Profesor de francés en una Facultad de Filología, Instituto de Bachillerato, Escuela Universitaria de Formación del Profesorado de Educación General Básica o Escuela Oficial de Idiomas, o responsable de investigaciones relativas a Literatura y Lingüística francesas:

Los formularios deberán ser solicitados a los Servicios Culturales de la Embajada de Francia en Madrid (calle Marqués de la Ensenada, número 10), y, una vez cumplimentados, se enviará un ejemplar a dicha Embajada y otro a la Subdirección General de Cooperación Internacional del Ministerio de Educación y Ciencia (paseo del Prado, 28, 2.ª planta, 28014 Madrid).

Las solicitudes deberán obrar en el Ministerio de Educación y Ciencia antes del día 10 de marzo.

Selección: La selección de los candidatos se realizará por una subcomisión mixta hispano-francesa, que juzgará sobre los méritos de los solicitantes y decidirá la adjudicación de las becas. Por parte española estará presidida dicha subcomisión por el Subdirector general de Cooperación Internacional o funcionario en quien delegue.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efecto.

Madrid, 27 de enero de 1989.—La Secretaria general técnica, Concepción Toquero Plaza.

Ilmo. Sr. Subdirector general de Cooperación Internacional.

## MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

**3712** RESOLUCION de 6 de febrero de 1989, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Compañía Auxiliar de Navegación, Sociedad Anónima» (AUXINAVE).

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Compañía Auxiliar de Navegación, Sociedad Anónima» (AUXINAVE), que fue suscrito con fecha 24 de enero de 1989, de una parte, por miembros del Comité de Empresa de la citada razón social, en representación de los trabajadores, y de otra, por la Dirección de la Empresa, en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

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

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

Madrid, 6 de febrero de 1989.—El Director general, Carlos Navarro López.

### CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA COMPAÑIA AUXILIAR DE NAVEGACION, S. A. (AUXINAVE)

#### CAPITULO PRIMERO

##### Ambito de aplicación y disposiciones generales

Artículo 1.º *Ambito de aplicación general y personal.*—El presente Convenio tiene ámbito de Empresa y regula las condiciones económicas, sociales y de trabajo, entre AUXINAVE y el personal de su plantilla de Flota, de acuerdo con las normas de IMO.

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

Art. 2.º *Ambito temporal.*—Las normas del presente Convenio entrarán en vigor a partir del día 1 de enero de 1989, independiente de la fecha de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», salvo para las que expresamente se establece otra fecha en el articulado del mismo o en sus disposiciones transitorias y/o adicionales.

La duración del Convenio será de un año, concluyendo, por tanto, el 31 de diciembre de 1989. Las negociaciones para la revisión del presente Convenio se llevarán a efecto dentro del primer mes del año 1990.

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

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

Art. 3.º *Vinculación a la totalidad.*—A todos los efectos, el presente Convenio constituye una unidad indivisible, por lo que no podrá pretenderse la aplicación de una o varias de sus normas, desechando el resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observado en su integridad y considerado globalmente.

Art. 4.º *Compensación 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

##### Régimen económico

Art. 5.º *Salario profesional y revisión 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 1989 la revisión salarial si el IPC supera el 6 por 100 al 31 de diciembre de dicho año, abonándose la diferencia entre el IPC y el 6 por 100 con efectos del 1 de enero de 1989. Esta cantidad se abonará dentro del primer trimestre de 1990.

Art. 6.º *Complemento personal de antigüedad.*—El valor de cada trienio para 1989 será el siguiente:

Oficiales: 7.181 pesetas.

Maestranza: 6.157 pesetas.

Subalternos: 5.131 pesetas.

Art. 7.º *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, enmedadas y arranchez 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, laste, deslaste y limpiezas de tanques, así como aquellos trabajos necesarios para que el buque pueda realizar estas operaciones con normalidad y seguridad.
6. Aproximación, 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 seis horas, tendrá derecho a percibir seis horas extraordinarias diarias.

##### 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, miembros del Comité de Flota y Primeros Oficiales de Cubierta y Máquinas que serán los encargados de informar a la Dirección sobre el número de las realizadas, causas que la originan y propuestas de soluciones posibles para su reducción o extinción.

**Art. 8.º Plus de Capitanes y Jefes de Máquinas.**—Los Capitanes y Jefes de Máquinas percibirán durante su condición de embarco y en concepto de plus de sábados, domingos y festivos y horas extraordinarias, las cantidades de 62.922 y 60.826 pesetas brutas mensuales, respectivamente.

**Art. 9.º Gastos de locomoción.**—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 35 kilómetros 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 22 pesetas/kilómetro.

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

Este artículo carecerá de efectos retroactivos.

**Art. 10. Gastos de alojamiento y manutención.**—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 período de veinticuatro horas.

El tripulante que pernocte por cuenta de la Empresa, en el buque o en su domicilio, tendrá derecho al valor de la media dieta:

Valor dieta: 6.356 pesetas.

Valor media dieta: 4.000 pesetas.

Cuando 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 dólares USA o su equivalente en otra divisa, por si aquél tuviera necesidad de efectuar algún gasto que, en todo caso, deberá de justificar ante el Capitán.

A los efectos oportunos, se tomará como contravalor en pesetas de la divisa entregada la que resulte de la cotización oficial en el mercado español del día de la entrega. Si no tuviere cotización se establecerá, en primer lugar, su contravalor en dólares 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 dólares USA o su equivalente. Este artículo no tendrá efectos retroactivos.

**Art. 11. Complemento de las prestaciones económicas en I.L.T.**—Los trabajadores, cuando pasen a la situación de incapacidad laboral transitoria por accidente de trabajo, mensualmente percibirán de la Empresa como complemento a cargo de la misma, la diferencia entre lo que perciben como prestación de la Seguridad Social y el 100 por 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 veintiún día de la enfermedad, las prestaciones de la Seguridad Social hasta el 100 por 100 de las mismas bases.

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

**Art. 12. Complemento por trabajos especiales.**—Se considerarán trabajos especiales aquellos que no corresponden a los que de modo tradicional se entienden como de 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 pesetas.

Pintado parte inferior de alerones: 1.180 pesetas/hora.

Pintado de chimenea al personal que haga uso de andamios o guindolas: 1.180 pesetas/hora.

Rascado y pintado de sentinas: 1.180 pesetas/hora.

Extracción de sedimentos del interior del tanque séptico: 1.180 pesetas/hora.

Embarque y estiba de víveres, respetos, pertrechos, 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 pesetas/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 régimen de 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 estibe paquetes de un peso inferior a 10 kilogramos/unidad y no más de cinco 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 pesetas/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.

**Art. 13. Trabajos sucios, tóxicos, 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 cárter 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 y culatas de motor principal.

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 dos horas.

Trabajos en cámaras de bombas de reparación, bombas carga y reachique y de sustitución tuberías y válvulas mayores de 250 milímetros de diámetro.

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 depuradores 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.

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 por 100.

**Art. 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.

**Art. 15. Caracter de las percepciones e impuestos.**—Las percepciones salariales pactadas en este Convenio Colectivo se entenderán brutas; respecto a aquellas otras que no tengan tal carácter, los gravámenes o impuestos establecidos sobre los mismos o que pudieran establecerse serían satisfechos conforme a la Ley.

**Art. 16. Servicio Militar.**—El personal que, siendo fijo en la Empresa, realice Servicio Militar, tendrá derecho a percibir la cantidad equivalente al 5 por 100 del salario bruto anual, que le será abonado en dos plazos de seis meses cada uno.

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

## CAPITULO III

## Régimen de jornada, vacaciones, licencias y excedencias

Art. 17. *Jornada de trabajo y régimen de vacaciones.*—La jornada se desarrollará de lunes a viernes, a razón de ocho 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 exigirse 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.

Art. 18. *Calendario de festivos.*—Independientemente de las fiestas anuales laborales que se señalen con carácter nacional, serán festivas las jornadas de los días 16 de julio (Virgen del Carmen) y 5 de agosto (Virgen de Africa).

Art. 19. *Régimen de vacaciones.*—El régimen ordinario de vacaciones es el de sesenta días por cada ciento veinte de embarque, correspondiéndose a una jornada semanal de cuarenta horas. Este régimen ordinario se tendrá en consideración para la hospitalización por accidente de trabajo y para la comisión de servicio.

El tiempo que exceda de dos días tanto al embarcar como al desembarcar, se considerará comisión de servicio, a los efectos de este artículo.

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

En situación de enrolamiento, y de conformidad con el mantenimiento de la jornada de cuarenta y cuatro horas, compensándose las cuatro horas de exceso con más vacaciones, el régimen ordinario es el de sesenta y ocho días por cada ciento catorce de embarque. A este régimen podrá acceder el personal en comisión de servicio, a cuyos efectos su jornada ordinaria será de cuarenta y cuatro 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.

Art. 20. *Relevos de personal de vacaciones. Límites 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 ciento catorce 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 ciento cincuenta días de embarque, en ningún tipo de situación.

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

La Compañía podrá requerir al tripulante diez 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 Departamento de Personal de Flota, la Empresa, con conocimiento del Comité de Flota, podrá proponer a los tripulantes en periodos de vacaciones su embarque, con antelación a los diez 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 quince días antes de finalizar sus vacaciones, deberá comunicar a la Empresa sus nuevos datos de localización.

Este artículo no tiene efectos retroactivos.

Art. 21. *Comisión de servicio.*—Se entiende por tal aquella situación en la que el tripulante, fuera de la de enrolamiento, realiza funciones y cometidos por orden de la Empresa.

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

Este artículo no tiene efectos retroactivos.

Art. 22. *Expectativa de embarque.*—Es aquella situación en la que se encuentra el tripulante desde que finaliza sus vacaciones hasta que es llamado para embarcar, y en la que no podrá permanecer más de

cuarenta y cinco días desde la terminación de aquéllas. 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 pesetas por cada día que supere dicho periodo, y con independencia de su retribución profesional.

Los efectos de este artículo no tendrán carácter retroactivo.

Art. 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 especifiquen en cada caso.

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

1. Licencia para asistir a curso, cursillos y exámenes:

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

Antigüedad mínima: Dos años.

Duración: La del curso.

Salario: 75 por 100 del profesional.

Número de veces: Retribuidos una sola vez.

Peticiones máximas: 6 por 100 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 por 100 de salario profesional.

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

Antigüedad mínima: Sin limitación.

Duración: La del cursillo.

Salario: 75 por 100 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: Un año.

Duración: La del curso.

Salario: 75 por 100 del salario profesional.

Vinculación a la Empresa: Un año.

Peticiones máximas: 3 por 100 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 concederle durante el periodo 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 el tripulante se hallará en situación de comisión de servicio todo el tiempo que duren dichos cursos.

Licencias para asuntos propios:

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

Estas licencias no tendrá derecho a retribuciones de ninguna clase.

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

Matrimonio: Treinta días.

Nacimiento hijos: Quince días.

**Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos, incluso políticos: Quince días.**

**Muerte cónyuge: Treinta días.**

**Muerte padres, hermanos o hijos, incluso políticos: Quince 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 1 de este artículo. Si finalizado el tiempo de la misma no se hubiera producido el alumbramiento podrá el tripulante, previa comunicación a la Compañía, prorrogar, en el mismo número de días como máximo, esta licencia, dando de su cuenta los días que excedan del plazo señalado.

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

**Art. 24. Tiempo de espera hasta la maniobra.**—Será obligatorio publicar en la pizarra la hora de salida del buque con tres horas de antelación; dicha hora de salida podrá demorarse hasta cuatro horas después de la señalada en la pizarra.

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

El Capitán podrá modificar libremente la hora de salida, publicándolo con cinco 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. A pesar de ello no pudiera establecer dicho servicio, se abonará el transporte que suponga al interesado trasladarse hasta dicho centro urbano.

**Art. 25. Excedencia:**

A) Voluntaria:

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

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

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

Si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se le concedió la excedencia, no solicitase su reingreso en la Empresa, causará baja definitiva en la misma. Si solicitase el reingreso, 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 hayan transcurrido, al menos, cuatro años de servicio activo en la Compañía, desde que aquélla 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 treinta 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

**Art. 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 sesenta 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.

**Art. 27. Cambio de destino o función:**

Trabajos de categoría 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 categoría 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.

**Art. 28. Escalafón.**—La Empresa llevará obligatoriamente un escalafón público donde figure todo el personal de la misma, con su cargo y antigüedad.

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

**Art. 29. Período de prueba.**—Tendrá una duración de cuatro meses para Oficiales y de dos para Mestranza 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 ocho días de antelación. En el caso de que expire por voluntad del tripulante y ello ocurra en viaje o puerto extranjero, se considerará 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.

**Art. 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 solicita 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.

**Art. 31. Vacantes en Departamentos.**—Cualquier tripulante podrá optar a plazas vacantes que se produzcan en algún Departamento.

#### CAPITULO V

##### Zona de guerra

**Art. 32. Zona de guerra.**—A los efectos de este Convenio, se considerará como zona de guerra aquélla en que la Entidad aseguradora del buque eleve a partir del 0 por 100 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 tanto duren las circunstancias de guerra en el Golfo Pérsico, se considerará éste como zona de guerra a partir del estrecho de Ormuz desde el paralelo este-oeste que pasa por Little Quoin Island.

En estas circunstancias, el tripulante que así lo decida 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 por 100 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 sesenta días oferta de embarco por parte de la Empresa, tendrá derecho a partir del día 61, a percibir, el 100 por 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 sesenta 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 por 100 y hasta el 0,15 por 100 el aumento será del 50 por 100.

B) Si la póliza estuviera elevada por encima del 0,15 por 100 y hasta el 0,25 por 100 el aumento será del 75 por 100.

C) Si la póliza estuviera elevada por encima del 0,25 por 100 y hasta el 0,50 por 100 el aumento será del 100 por 100.

D) Si la póliza estuviera elevada por encima del 0,50 por 100 y hasta el 0,75 por 100 el aumento será del 150 por 100.

E) Si la póliza estuviera elevada por encima del 0,75 por 100 y hasta el 1 por 100 el aumento será del 175 por 100.

F) Si la póliza estuviera elevada por encima del 1 por 100 el aumento será del 200 por 100.

Dadas las circunstancias actuales de «alto el fuego» que concurren en el Golfo Pérsico desde el mes de agosto de 1988, y en tanto no firmen Irán e Irak un acuerdo de paz estable, la Empresa y en relación con los valores anteriores, garantizará un mínimo de 50.000 pesetas netas en las circunstancias actuales de «alto el fuego» y un mínimo de 200.000 pesetas netas en el caso de reanudarse en el Golfo Pérsico cualquier tipo de hostilidades, completando así aquellos salarios profesionales y horas que no alcanzarán 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 dos veces su valor normal.

Los tripulantes que de acuerdo con lo dispuesto en este artículo, opten por desembarcar comunicarán su decisión al Capitán dentro de las veinticuatro horas siguientes a aquella en que se expusiera en el tablón de anuncios de 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 en Fujairah/Dubai, durante el tránsito del buque por el Golfo Pérsico, 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.

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

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

En ningún caso los efectos de este artículo tendrán carácter retroactivo.

Si durante la vigencia del presente Convenio se produjera alguna alteración positiva o negativa en la situación actual del Golfo Pérsico, se reunirán con urgencia los representantes de los trabajadores y la Empresa para el tratamiento de la nueva situación.

## CAPITULO VI

### Condiciones a bordo y de carácter social

Art. 33. *Atención personal tierra.*—Durante su estancia en puerto, los Camareros atenderán a la tripulación del buque, personal de AUXINAVE y familiares acompañantes; caso de embarcar personal de talleres para realizar trabajos durante la nevegación o estancia en puerto y siempre que éstos 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.

Art. 34. *Collas de aprovisionamiento.*—El Capitán solicitará de los agentes y/o provisionistas las collas necesarias para el embarque, desembarque y estiba de provisiones, pertrechos, respetos, bidones y víveres, en aquellos puertos de carga, descarga o escalas técnicas en donde el tripulante tenga la opción de salir a tierra, cumpliendo así con 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.

Art. 35. *Lavado de ropa y ropa de trabajo.*

1. El lavado de ropa de cama, toallas y servicios de fondo 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, un par de guantes y zapatos de seguridad para toda la campaña, los Camareros, tendrán derecho cada dos años a dos pantalones negros, tres camisas blancas y un par de zapatos negros, el personal de cocina tendrá derecho cada dos años a dos pantalones tipo cocinero y tres camisetitas tipo cocinero.

Art. 36. *Familiar acompañante.*—La Empresa abonará el 50 por 100 del importe del billete a las esposas de los tripulantes que se desplacen a Santa Cruz de Tenerife, cuando el buque afectúa en dicho puerto la descarga parcial o total del producto transportado y siempre que no coincida con el embarco o desembarco del tripulante.

Las misma bonificación se aplicará 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 escala técnica siempre que el desembarque del cónyuge no sea por su voluntad y que la esposa hubiese embarcado antes de que el tripulante hubiese cumplido los cincuenta y siete días de embarque. Cuando esta circunstancia no concurra, la Empresa sólo abonará el 50 por 100 de los gastos de regreso. Para tener derecho a este artículo, la esposa deberá desembarcar en el momento en que lo haga su cónyuge 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 acompañantes que podrán enrolarse en un buque no excederá de seis, no pudiendo ser enroladas aquellas que se encuentren en estado de gestación.

Art. 37. *Promoción social.*—La Empresa suministrará a los buques de TV, vídeo y biblioteca. Los tripulantes podrán presentar lista de libros y revistas, a los que la Empresa procurará acoplarse.

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

Art. 38. *Manutención.*—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 sufrirán subida de precios con respecto a las facturas, para lo cual se fijará en el tablón de anuncios las correspondientes facturas de Entrepot.

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

Art. 39. *Asistencia médica.*

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 primeros auxilios a aquellos tripulantes más idóneos que reúnan las aptitudes necesarias para ello procurando que en cada buque haya como menos un tripulante que haya seguido uno de estos cursillos.

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

Art. 40. *Fondo económico para fines sociales.*—Las cantidades en metalico que el buque consiguiera por la venta de chatarra y material de desecho, que no sobrepase la cantidad de 50.000 pesetas, pasará a engrosar el fondo económico que se crea para fines sociales. Partes de 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.

Art. 41. *Pérdida 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:

82.500 pesetas por pérdida total y hasta 82.500 pesetas por pérdida parcial, valorando lo realmente perdido a juicio del Capitán, previo 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 por 100.

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

Art. 42. *Ayuda de estudios.*—La Empresa concederá anualmente la siguiente ayuda de estudios a los hijos de los tripulantes fijos:

Enseñanza Preescolar, EGB, BUP, COU y carreras de grado medio: 27.500 pesetas.

Estudios superiores: 27.500 pesetas.

Formación náutica: La totalidad del costo.

Formación náutico pesquera: La totalidad del costo.

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

Art. 43. *Ayuda para educación de hijos deficientes.*—Se concede una ayuda anual de 220.000 pesetas, a los tripulantes que tengan hijos subnormales, que necesiten cuidados especiales y así lo justifiquen con los correspondientes certificados y facturas.

Art. 44. *Créditos de urgencia.*—La Empresa concederá créditos de urgencia de hasta 110.000 pesetas, a los tripulantes fijos que lo soliciten 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.

Art. 45. *Premio de vinculación.*—Hasta el día 31 de diciembre de 1989 la Empresa establece una ayuda al momento de jubilarse consistente en una cantidad cuyo módulo para su cálculo será de 32.500 pesetas, por año de servicio a la Empresa.

Art. 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 cinco mensualidades de salario profesional.

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

Art. 47. *Premios de nupcialidad y natalidad.*

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

2. Asimismo concede premio de natalidad por un importe de 24.000 pesetas por hijo.

Art. 48. *Seguro de Vida y Accidentes.*—La Empresa tendrá establecida con una Compañía de Seguros la cobertura de riesgos de muerte y accidente:

Muerte o invalidez derivada de enfermedad no profesional:

Muerte: 2.000.000 de pesetas brutas.

Invalidez permanente, total o parcial: 2.000.000 de pesetas brutas, de acuerdo con la póliza de seguro.

Accidente laboral:

Muerte: 6.000.000 de pesetas brutas.

Invalidez permanente: 7.000.000 de pesetas brutas.

En caso de fallecimiento a bordo por muerte natural, la Empresa complementará hasta 2.500.000 pesetas, la cantidad que se perciba de la póliza de seguro por muerte natural.

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

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

Los seguros de muerte e invalidez permanente serán compatibles con el de muerte natural.

La Empresa y el Comité de Flota están elaborando un estudio económico con las Compañías de Seguros para estudiar ofertas para mejorar estas coberturas.

Este artículo entrará en vigor cuando se firmen las nuevas pólizas con la Entidad aseguradora.

Art. 49. *Préstamo para vivienda.*—La Empresa concederá préstamos para vivienda a aquellos tripulantes que lo soliciten y que lleven, al menos, tres años de servicio en la misma. Estas prestaciones serán de hasta 1.000.000 de pesetas, a un interés igual al que en el momento del otorgamiento exijan las Mutualidades Laborales, y se amortizarán en siete 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 1989 los préstamos pendientes solicitados hasta el 31 de diciembre de 1988.

## CAPITULO VII

### Seguridad

Art. 50. *Comité de Seguridad e Higiene.*—El Comité de Seguridad e Higiene tendrá las siguientes funciones:

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

Objetivos:

- 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 Comité: El Comité de Seguridad estará formado por los siguientes miembros:

A) Presidente: Capitán.

B) Vocales:

Jefe de Máquinas.

Primer Oficial de Cubierta.

Primer Oficial de Máquinas.

Oficial Radioelectrónico.

Contraestre.

Bombero.

Calderero.

Mecánico.

Electricista.

Cocinero-Dispensero.

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, etcétera.

G) La comprobación de cualquier debilidad aparente por parte de la tripulación de 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 diez y quince de la mañana, completando así la jornada de trabajo del sábado que se dedicará preferentemente a mantenimientos y temas de seguridad.

D) 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 a 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 tablones de anuncios y una copia se entregará al miembro del Comité de Flota, otra se enviará a la Empresa y otra quedará en los archivos del buque.

El Secretario tomará las notas necesarias para la redacción del acta que, una vez aprobada por el Presidente, se mecanografiará y será firmada por el Presidente y el Secretario, enviándose una copia de la misma y de los informes anexos a la Dirección de la Compañía, la cual en el plazo de un mes contestará al Capitán sobre los temas incluidos en el acta del Comité de Seguridad.

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

Cooperación con la Dirección: El Comité de Seguridad cooperará con la Dirección:

A) Remitiendo las actas de sus reuniones a la mayor brevedad posible y remitiendo la Compañía la contestación a dichas actas en el plazo máximo de un mes.

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

Art. 51. *Limpieza de tanques.*—La limpieza se intentará efectuar de forma continuada con objeto de simplificar las faenas de la misma y evitar gastos innecesarios, así como mejorar la seguridad del buque.

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

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

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

C) Por parte del personal de cubierta: A seis horas cada uno. Cada miembro de los turnos tendrá derecho a seis horas extraordinarias.

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

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

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

## CAPITULO VIII

### Derechos sindicales a bordo y en la Empresa

Art. 52. *Derecho de reunión.*—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 por 100 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 preavisarle.

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

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

Art. 53. *Del Comité de Flota.*—Los tripulantes elegidos representantes de los trabajadores se integran en el Comité de Flota y ejercerán sus funciones mancomunadamente.

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

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

Art. 54. *Acceso al buque de representantes sindicales y celebración de reuniones en puerto.*—En cualquier momento, durante la estancia del buque en puerto o en astillero, los responsables de cualquier Sindicato legalmente reconocido, una vez acreditada su condición ante el Capitán del buque, 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

### Comisión Paritaria

Art. 55. *Comisión 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 sólo del salario profesional, se entenderá a estos efectos que el salario fusionado está integrado por los dos conceptos de la misma proporción que existía el 1 de enero de 1980.

Segunda. *Liquidación efectos económicos Convenio.*—En el plazo de setenta y cinco días de la firma del Convenio, la Empresa mecanizará 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 incluido en el presente cuadro serán las siguientes:

1. Salario profesional.
2. Complementos salariales.

Personales: Premio de antigüedad.

De cantidad y calidad de trabajo: Horas extraordinarias.

3. Plus de embarque: Al quedar absorbido dicho concepto en el diario profesional, se entiende que dicho salario profesional incluye y mejora las percepciones reglamentarias, gratificación de mando y fatura, navegación por zonas insalubres, servicio del golfo de Guinea, así como el plus de embarque por participación en el Sobordo previsto en la vigente ordenanza.

4. Horas extraordinarias: El complemento de cantidad o calidad de abajo de horas extraordinarias tendrá los importes indicados en el anexo del Convenio.

Cuarta. *Cláusula final.*—«Fletamentos Marítimos, Sociedad Anónima» (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 «Aragón», el personal en plantilla fija el 31 de diciembre de 1988, que en aquel momento tenga su contrato de trabajo vigente, percibirá como consecuencia de la resolución de tal contrato una indemnización basada en condiciones idénticas a las fijadas para la regulación de tripulantes del B/T «Barcelona», llevada a cabo en septiembre de 1988.

## Devengos brutos 1989

Categorías	Salario profesional		Total
	Día	Mes	
Capitán .....	14.286	428.580	5.142.960
Jefe de Máquinas .....	13.636	409.080	4.908.960
Primer Oficial .....	8.933	267.990	3.215.880
Segundo Oficial .....	7.970	239.100	2.869.200
Primer Maestranza .....	6.216	186.480	2.237.760
Segundo Maestranza .....	5.517	165.510	1.986.120
Engrasador .....	5.142	154.260	1.851.120
Marinero .....	5.023	150.690	1.808.280
Camarero y Lavadero .....	4.864	145.920	1.751.040
Marmitón .....	4.642	139.260	1.671.120
Alumno .....	2.366	70.980	851.760

## Valor horas extraordinarias 1989

Categoría	Número de trienios													
	0		1		2		3		4		5		6	
	N/F/JP	Penosa	N/F/JP	Penosa	N/F/JP	Penosa	N/F/JP	Penosa	N/F/JP	Penosa	N/F/JP	Penosa	N/F/JP	Penosa
Primer Oficial .....	817	1.634	858	1.716	901	1.802	946	1.892	993	1.986	1.043	2.086	1.093	2.186
Segundo Oficial .....	708	1.416	743	1.486	780	1.560	819	1.638	860	1.720	903	1.806	946	1.892
Primer Maestranza .....	547	1.094	575	1.150	603	1.206	633	1.266	665	1.330	697	1.394	730	1.460
Segundo Maestranza .....	536	1.072	563	1.126	591	1.182	622	1.244	653	1.306	686	1.372	719	1.438
Engrasador .....	506	1.012	531	1.062	558	1.116	585	1.170	615	1.230	646	1.292	676	1.352
Marinero .....	498	996	524	1.048	550	1.100	578	1.156	606	1.212	637	1.274	668	1.336
Camarero y Lavadero .....	498	996	524	1.048	550	1.100	578	1.156	606	1.212	637	1.274	668	1.336
Marmitón .....	480	960	505	1.010	530	1.060	557	1.114	584	1.168	614	1.228	643	1.286
Alumno .....	237	474	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

**3713** *ORDEN de 27 de enero de 1989 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por la Audiencia Nacional, en el recurso contencioso-administrativo número 315.965, promovido por el Consejo Superior de Colegios Oficiales de Doctores y Licenciados en Ciencias Químicas y Fisicoquímicas, contra resolución de este Ministerio de fecha 30 de octubre de 1986.*

En el recurso contencioso-administrativo número 315.965, interpuesto por el Consejo Superior de Colegios Oficiales de Doctores y Licenciados en Ciencias Químicas y Fisicoquímicas, contra resolución de este Ministerio de fecha 30 de octubre de 1986 sobre convocatoria pública para cubrir, por libre designación, puestos de trabajo, se ha dictado, con fecha 21 de noviembre de 1988, por la Audiencia Nacional, sentencia, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Primero.—Que debemos desestimar y desestimamos el presente recurso número 315.965, interpuesto por la representación del Consejo Superior de Colegios Oficiales de Doctores y Licenciados en Ciencias Químicas y Fisicoquímicas, contra la resolución del Ministerio de Industria y Energía, de 30 de octubre de 1986, descrita en el primer fundamento de derecho, que se confirma por ser adecuada al ordenamiento jurídico.

Segundo.—No hacemos una expresa condena en costas.

Así por esta nuestra sentencia, testimonio de la cual se remitirá junto con el expediente administrativo a su oficina de origen para su ejecución, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.»

En su virtud, este Ministerio, en cumplimiento de lo prevenido en la Ley de 27 de diciembre de 1956, ha tenido a bien disponer que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia y se publique el aludido fallo en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 27 de enero de 1989.—P. D. (Orden de 30 de junio de 1980), el Subsecretario, Fernando Panizo Arcos.

Ilmo. Sr. Subsecretario.

**3714** *ORDEN de 27 de enero de 1989 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por el Tribunal Supremo, en grado de apelación, en el recurso contencioso-administrativo número 1.612/1987, promovido por don José Alfonso Martínez Rodríguez, contra sentencia de la Audiencia Territorial de Madrid, de fecha 17 de enero de 1987, en el recurso contencioso-administrativo número 1.880/1985, interpuesto contra resolución de la Dirección General de Minas de 25 de mayo de 1984.*

En el recurso contencioso-administrativo número 1.612/1987, interpuesto por don José Alfonso Martínez Rodríguez, contra sentencia de la Audiencia Territorial de Madrid de fecha 17 de enero de 1987, que resolvió el recurso interpuesto contra resolución de la Dirección General de Minas, de 25 de mayo de 1984, sobre denegación de la concesión de explotación de una mina, se ha dictado, con fecha 25 de octubre de 1988, sentencia por el Tribunal Supremo, en grado de apelación, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que desestimando el actual recurso de apelación mantenido por el Letrado don José Alfonso Martínez Rodríguez, en su propio nombre y representación, frente a la Administración General del Estado, representada y defendida por su Letrado; contra la sentencia de la Sala Cuarta de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Madrid, dictada en el recurso contencioso-administrativo número 1.880/1985, con fecha 17 de enero de 1987, a que la presente apelación se contrae; confirmamos en todas sus partes la expresada sentencia recurrida; todo ello, sin hacer una expresa declaración de condena en costas, respecto de las derivadas de dichas instancias.

Así, por esta nuestra sentencia, que se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» e insertará en la Colección Legislativa, definitivamente juzgando, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.»

En su virtud, este Ministerio, en cumplimiento de lo prevenido en la Ley de 27 de diciembre de 1956, ha tenido a bien disponer que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia y se publique el aludido fallo en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 27 de enero de 1989.—P. D. (Orden de 30 de junio de 1980), el Subsecretario, Fernando Panizo Arcos.

Ilmo. Sr. Subsecretario.