

Un día por traslado de domicilio habitual.

El tiempo necesario para exámenes de estudios oficiales.

2.º Este Reglamento sustituye lo dispuesto en el artículo 66 del Reglamento de Régimen Interior, y el Artículo 60 de la Ordenanza Laboral Siderometalúrgica y tendrá carácter interpretativo del párrafo 3 del artículo 37 del Estatuto de los Trabajadores, solamente en lo que se refiere a los casos previstos en el mismo.

3.º Como aclaración a lo establecido en el párrafo b) del número 3 del artículo 37 del Estatuto de los Trabajadores, se acuerda que los permisos incluidos en el cuadro anterior se ampliarán en un día más cuando sea necesario realizar un desplazamiento de más de 75 kilómetros y menos de 250 kilómetros, y en dos días más cuando sea necesario realizar un desplazamiento de más de 250 kilómetros.

9547 *RESOLUCION de 22 de marzo de 1989, de la Subsecretaría, por la que se emplaza a los interesados en el recurso contencioso-administrativo número 201/1989, interpuesto ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Granada.*

Ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Granada se ha interpuesto por don Manuel Martín Sánchez, funcionario de la Seguridad Social destinado en la Dirección Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social de Granada, el recurso contencioso-administrativo número 201/1989, contra la Resolución de esta Subsecretaría de Trabajo y Seguridad Social de 28 de noviembre de 1988, por la que se resuelven los recursos de reposición contra la cobertura baremada de puestos de trabajo del Instituto Nacional de la Seguridad Social.

En cumplimiento de lo ordenado por el ilustrísimo señor Presidente de dicha Sala, esta Subsecretaría ha resuelto emplazar a los posibles interesados en el mantenimiento de la Resolución impugnada que ostenten derechos derivados de la misma, para que comparezcan, si es de su interés, ante la referida Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Granada.

Madrid, 22 de marzo de 1989.-El Subsecretario, Segismundo Crespo Valera.

9548 *RESOLUCION de 22 de marzo de 1989, de la Subsecretaría, por la que se emplaza a los interesados en el recurso contencioso-administrativo número 249/1989, interpuesto ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Granada.*

Ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Granada se ha interpuesto por don Pedro Jesús Galero Peral, funcionario de la Seguridad Social destinado en la Dirección Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social de Granada, el recurso contencioso-administrativo número 249/1989, contra la Resolución de esta Subsecretaría de Trabajo y Seguridad Social de 28 de noviembre de 1988, por la que se resuelven los recursos de reposición contra la cobertura baremada de puestos de trabajo del Instituto Nacional de la Seguridad Social.

En cumplimiento de lo ordenado por el ilustrísimo señor Presidente de dicha Sala, esta Subsecretaría ha resuelto emplazar a los posibles interesados en el mantenimiento de la Resolución impugnada que ostenten derechos derivados de la misma, para que comparezcan, si es de su interés, ante la referida Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Granada.

Madrid, 22 de marzo de 1989.-El Subsecretario, Segismundo Crespo Valera.

9549 *RESOLUCION de 22 de marzo de 1989, de la Subsecretaría, por la que se emplaza a los interesados en el recurso contencioso-administrativo número 189/1989, interpuesto ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Granada.*

Ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Granada se ha interpuesto por doña Carmen Martínez Díaz, funcionaria de la Seguridad Social destinada en la Dirección Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social de Granada, el recurso contencioso-administrativo número 189/1989, contra la Resolución de esta Subsecretaría de Trabajo y Seguridad Social de 28 de noviembre de 1988, por la que se resuelven los recursos de reposición contra la cobertura baremada de puestos de trabajo del Instituto Nacional de la Seguridad Social.

En cumplimiento de lo ordenado por el ilustrísimo señor Presidente de dicha Sala, esta Subsecretaría ha resuelto emplazar a los posibles

interesados en el mantenimiento de la Resolución impugnada que ostenten derechos derivados de la misma, para que comparezcan, si es de su interés, ante la referida Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Granada.

Madrid, 22 de marzo de 1989.-El Subsecretario, Segismundo Crespo Valera.

9550 *RESOLUCION de 22 de marzo de 1989, de la Subsecretaría, por la que se emplaza a los interesados en el recurso contencioso-administrativo número 147/1989, interpuesto ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Granada.*

Ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Granada se ha interpuesto por doña Teresa Guerrero Cortés, funcionaria de la Seguridad Social destinada en la Dirección Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social de Granada, el recurso contencioso-administrativo número 147/1989, contra la Resolución de esta Subsecretaría de Trabajo y Seguridad Social de 28 de noviembre de 1988, por la que se resuelven los recursos de reposición contra la cobertura baremada de puestos de trabajo del Instituto Nacional de la Seguridad Social.

En cumplimiento de lo ordenado por el ilustrísimo señor Presidente de dicha Sala, esta Subsecretaría ha resuelto emplazar a los posibles interesados en el mantenimiento de la Resolución impugnada que ostenten derechos derivados de la misma, para que comparezcan, si es de su interés, ante la referida Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Granada.

Madrid, 22 de marzo de 1989.-El Subsecretario, Segismundo Crespo Valera.

9551 *RESOLUCION de 28 de marzo de 1989, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Mediterranean Africa Container Lines, Sociedad Anónima Mas».*

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Mediterranean Africa Container Lines, Sociedad Anónima Mas», que fue suscrito con fecha 15 de noviembre de 1988, de una parte, por miembros del Comité de Flota 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, 28 de marzo de 1989.-El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «MEDITERRANEAN AFRICA CONTAINER LINES, SOCIEDAD ANONIMA MAS»

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*-El presente Convenio regula las condiciones económicas, sociales y de trabajo entre la Empresa «Mac Lines, Sociedad Anónima» y los tripulantes de los buques de su flota incluidos en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante.

Art. 2.º *Vigencia y denuncia.*-El presente Convenio entrará en vigor el día 1 de enero de 1989, con independencia de la fecha de publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Su vigencia será de un año con efectos hasta el 31 de diciembre de 1989, y se entenderá denunciado a la fecha de su vencimiento.

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

Si la autoridad laboral competente no aprobase alguna de las normas de este Convenio, y este hecho desvirtuara el contenido del mismo, a juicio de las partes, quedará sin eficacia la totalidad del Convenio, que deberá ser considerado de nuevo por la Comisión Negociadora.

Art. 4.º *Compensación y absorción futuras.*-El conjunto de condiciones salariales pactadas en este Convenio absorberá y compensará, en cómputo anual, cualesquiera mejoras parciales que, por disposición legal

de carácter general o específica para el sector pactada o por cualquier origen que fuere en el futuro, pudieran establecerse.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la publicación y entrada en vigor de cualquier disposición de carácter general o específico para el sector de la Marina Mercante, que mejorara cualquiera de los temas pactados no salariales, será de aplicación en su contenido y regulación sobre lo establecido en el presente Convenio.

Art. 5.º *Condiciones más beneficiosas.*—En todo lo establecido en este Convenio se respetará la condición más beneficiosa colectiva y «ad personam» existentes, siempre que en su conjunto y en cómputo anual sean superiores a las establecidas en este Convenio.

Art. 6.º *Periodo de prueba.*

1.º Toda misión de personal fijo para las actividades comprendidas en este Convenio se considerará provisional durante un período de prueba variable, con arreglo a la labor a que el tripulante se dedique, que no podrá ser superior al que establece la escala siguiente:

- Titulados: Tres meses.
- Maestranza y subalternos: Cuarenta y cinco días.

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

2.º En caso de que el período de prueba expire en el curso de una travesía, éste se considerará prorrogado hasta que el buque toque puerto, pero la voluntad por parte del Armador de rescindir el contrato de trabajo por no superar el período de prueba deberá ser notificada por escrito al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado en el plazo que indica el párrafo anterior de este artículo. En caso contrario, se considerará al tripulante como fijo en plantilla.

3.º En todos los casos de rescisión de contrato por fin de período de pruebas por parte del tripulante, los gastos de viaje serán por cuenta del mismo.

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

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

6.º Una vez finalizado el período 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 percibirán una gratificación de viaje equivalente a dos días de salario para gastos de desplazamiento al domicilio.

7.º La situación de incapacidad laboral transitoria durante el período de prueba interrumpe el cómputo del mismo.

Art. 7.º *Comisión de Servicio.*—Se entiende por Comisión de Servicio la misión profesional a realizar por cualquier tripulante por orden de la Empresa en cualquier lugar.

Se considerarán las situaciones siguientes:

- Preparación y discusión de Convenios.
- Transbordo a petición de la Empresa.

Durante el tiempo que el tripulante esté en esta situación devengará el salario embarcado, dietas correspondientes y las vacaciones de situación de embarcado, siempre que se efectúe fuera de su domicilio.

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

Los transbordos podrán ser:

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

- Orden inverso de antigüedad del personal de cada categoría en la Empresa.
- No haber sido transbordado más de una vez en el período de embarque.
- 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 resulte entre lo percibido el último mes y lo que corresponda en su nuevo destino.

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

En ambos casos hasta que el trabajador no esté enrolado en el nuevo buque permanecerá en las condiciones que venía disfrutando en el

buque anterior del cual desembarcó, siendo por cuenta de la Empresa naviera los gastos que el transbordo ocasione al tripulante.

Art. 9.º *Expectativa de embarque.*—Se considerará expectativa de embarque la situación del tripulante que se halle en su domicilio, procedente de una situación diferente a la de embarque o Comisión de Servicio, disponible y a órdenes de la Empresa.

La expectativa de embarque durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio para entrar en situación de «Servicio de Empresa».

En ningún caso se podrá mantener al tripulante por un tiempo superior a treinta días, pasando a partir de este momento a situación de Comisión de Servicio.

Durante la expectativa de embarque, el tripulante percibirá el salario profesional y disfrutará de las vacaciones de Ordenanza.

Art. 10. *Licencias.*

1. Con independencia del período convenido de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencia por los motivos que a continuación se enumeran:

De índole familiar, para asistir a cursos o exámenes para la obtención de títulos o nombramientos superiores o cursillos de carácter obligatorio, complementarios o de perfeccionamiento y capacitación en la Marina Mercante y para asuntos propios.

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

En los supuestos de licencias por motivos de índole familiar, los permisos que se soliciten deberán ser concedidos por el Capitán en el momento de ser solicitados, desembarcando el tripulante en el primer puerto con medios más directos de desplazamiento y dentro de los límites geográficos contemplados en el apartado 3. Todo ello sin perjuicio de las sanciones que puedan imponerse posteriormente a quienes no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

3. Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias correrán por cuenta del peticionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y la del apartado 5.2 y 5.4, que correrán a cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho de desembarque y reembarque a todos los puertos de Europa, Mar Mediterráneo, Mar Negro y los puertos de Africa hasta el paralelo de Nouadhibou.

No obstante, quedan excluidas de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos.

4. Licencias por motivos de índole familiar.

Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

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

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

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

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

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

5. Licencias para asistir a curso, cursillos y exámenes:

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

Antigüedad mínima: Dos años.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Una sola vez.

Vinculación a la Naviera: Dos años desde la terminación del curso.

Peticiones máximas: 6 por 100 de sus puestos de trabajo, considerando las fracciones superiores al 0,5 por 100 como unidad.

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

5.2 Cursillo de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales:

Antigüedad mínima: Sin limitación.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribuida una sola vez.

5.3 Cursillo de perfeccionamiento y capacitación profesional de los tripulantes y adecuados a los tráficoes específicos de cada Empresa:

Antigüedad mínima: Dos años.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Número de veces: Una sola vez.

Vinculación a la Naviera: Un año.

Peticiones máximas: 3 por 100 de sus puestos de trabajo, considerando las fracciones superiores al 0.5 por 100 como unidad.

En todas estas licencias se seguirá el orden de recepción de las peticiones hasta completar los topes establecidos.

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 cursillos durante las vacaciones, éstas quedarán interrumpidas. Una vez finalizado el curso seguirá el disfrute de las mismas.

5.4 Cursillos pagados por la Administración:

Antigüedad mínima: Sin límite.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Peticiones máximas: 6 por 100, considerando las fracciones a 0.5 por 100 como unidades.

Se considera por solicitudes de los tripulantes:

5.5 Cursillo por necesidad de la Empresa: Cuando alguno de los cursos de los apartados anteriores se realice por necesidad de la Empresa, el tripulante se hallará en situación de servicio todo el tiempo que duren los cursillos.

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

Estas licencias no tendrán derecho a retribuciones de ninguna clase.

Art. 11. Excedencias.

1. Excedencia voluntaria: Podrá solicitarla todo tripulante que cuente, al menos, con dos años de antigüedad en la Empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los treinta días siguientes a la fecha de presentación.

El plazo mínimo para las excedencias será de seis meses y el máximo de cinco años.

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

Si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se concedió la excedencia, no solicitase su reintegro en la Empresa, causará baja definitivamente en la misma.

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

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

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

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

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

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

Art. 12. Escalafones.—La Empresa llevará obligatoriamente un escalafón público donde figure todo el personal de la misma, con su cargo y antigüedad.

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

Art. 13. Dietas y viajes.—Dieta 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 enclaustramiento.

En los casos que el tripulante pernocte en su domicilio o a bordo del buque percibirá el 50 por 100 de la dieta. La dieta en territorio nacional vendrá integrada por el conjunto de los siguientes conceptos y valores:

Año 1988:

Comida, 1.472 pesetas.

Cena, 1.277 pesetas.

Alojamiento, 2.971 pesetas.

Total: 5.720 pesetas.

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

En el extranjero la Empresa estará obligada a facilitar los medios de transporte y alojamiento al tripulante.

Se percibirán las dietas en los siguientes casos:

1.º Expectativa de embarque fuera de su domicilio.

2.º Comisión de servicio.

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

La Empresa abonará los gastos de viaje, eligiendo el tripulante el medio de transporte más idóneo, adecuado y directo, quedando excluidos los taxis de alquiler de largo recorrido, los coches de alquiler y las clases de lujo. Para los taxis de largo recorrido se considerarán como tal las distancias superiores a 25 kilómetros. En caso de uso de estos medios deberá estar justificada por falta de billetes de otro tipo, urgencia de embarque, o porque de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante presentará los comprobantes.

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

Año 1989:

Comida, 1.560 pesetas.

Cena, 1.354 pesetas.

Alojamiento, 3.149 pesetas.

Total: 6.063 pesetas.

En el 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 reembolso.

En el extranjero la Empresa estará obligada a facilitar los medios de transporte y alojamiento al tripulante.

Se percibirán las dietas en los siguientes casos:

1.º Expectativa de embarque fuera de su domicilio.

2.º Comisión de servicio.

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

La Empresa abonará los gastos de viaje, eligiendo el tripulante el medio de transporte más idóneo, adecuado y directo, quedando excluidos los taxis de alquiler de largo recorrido, los coches de alquiler y las clases de lujo. Para los taxis de largo recorrido se considerarán como tal las distancias superiores a 25 kilómetros. En caso de uso de estos medios deberá estar justificada por falta de billetes de otro tipo, urgencia de embarque, o porque de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante presentará los comprobantes.

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

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

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

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

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

Realizar el inventario de gambuzas al finalizar cada mes para conocer el gasto por tripulante/día.

Vigilar que los frigoríficos y oficios a disposición de los tripulantes contengan un surtido de alimentos básicos, así como durante la noche

los frigoríficos tendrán que tener artículos de primera necesidad, tales como leche, queso, embutido, galletas, mantequilla, café, azúcar, pan, etcétera. La comida será adaptada a las necesidades del clima.

Elaboración de las minutas.

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

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

La manutención a ningún efecto tendrá la consideración de salario. Por consiguiente, no será exigible durante las vacaciones, permisos, licencias, baja por enfermedad, accidente u otras situaciones similares.

Tampoco se abonará con las pagas extraordinarias ni las horas extraordinarias ni con cualquier otro devengo que reconozca la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

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

El reparto de 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 incluirá dentro del entrepot: licres, cervezas, vinos de marca, tabacos, artículos de tocador y otros artículos que puedan suponer una ventaja económica.

Art. 16. *Jornada ordinaria.*—En aplicación del Decreto 2001/1983, referente a jornada laboral en la Mar, el trabajo efectivo de todos los tripulantes será de cuarenta horas a la semana, distribuidas de lunes a viernes a razón de ocho horas diarias y tendrán la consideración de ordinarias.

Asimismo, y de acuerdo con el mencionado Decreto 2001/1983, las cuatro horas de trabajo efectivas realizadas el sábado por la mañana se compensarán en el incremento de vacaciones que se detallan en los artículos correspondientes.

Durante el tiempo de embarque, los sábados tarde, domingos y festivos solarmente se realizarán trabajos de guardias de mar, guardia de fonda y emergencias de buque o de la carga, así como las maniobras de puertos y fondeos realizadas dentro de la jornada laboral normal del personal sujeto a guardia, suplementándose mediante lo establecido en las tablas salariales con el título de horas extras festivas.

A estos efectos el personal de día considerará como guardias sus horas normales de trabajo (de ocho a doce y de trece a diecisiete horas). Las horas realizadas fuera de su jornada normal se abonarán como horas extraordinarias normales.

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

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

2) En la mar, siempre que las necesidades de 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.

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

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

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

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

En la Empresa M. A. C. se establece un «forfait» de horas extraordinarias mensuales que se abonarán de acuerdo con el anexo de referencia.

Las horas extraordinarias que superasen este «forfait» se abonarán hora hecha/hora pagada a razón de cada hora que supere las mensuales, de acuerdo con el anexo titulado precio hora extraordinaria.

Mensualmente el tripulante entregará una relación de horas realizadas al Primer Oficial de su departamento, retirando un duplicado de las hojas actualmente existentes. Este duplicado de las horas deberá estar firmado y sellado debidamente por la persona encargada de su control a bordo, debiendo indicar el trabajo realizado, así como la hora de comienzo y finalización del mismo y situación del buque, mar o puerto.

Art. 18. *Vacaciones.*—En aplicación del artículo 16 del presente Convenio de Empresa se aplicará el siguiente régimen de vacaciones y descansos para el personal de la flota durante el año 1989:

Por cada ciento veinte días de embarque se devengarán sesenta y un días de vacaciones, lo que equivale a 0,508 por día de embarcado.

Art. 19. *Relevo del personal en vacaciones:*

1. El período máximo de embarque será de ciento veinte días. Se establece a este respecto un período de flexibilidad de treinta días antes y treinta días después a aquel en que se cumpliesen los ciento veinte días de embarque.

Una vez que se hubiese superado dicho período de flexibilidad, es decir ciento cincuenta días de embarque, el tripulante generará, por cada día que se superasen los mencionados ciento cincuenta días de embarque, un día más de vacaciones, independientemente de las vacaciones correspondientes, por cada día en que se supere los ciento cincuenta días.

2. La Empresa pedrá proceder al embarque de sus tripulantes antes de la fecha del término de sus vacaciones, quedando los días no disfrutados a favor del tripulante para su disfrute, acumulándose necesariamente al siguiente período de vacaciones en la siguiente forma: Con ocho días de antelación al fin del período de vacaciones.

3. A los efectos de período de embarque, en caso de transbordo, el período comprendido entre el desembarque de un buque y el embarque en otro se considerará para los efectos de penalización y período de embarque.

4. Si el tripulante es desembarcado por conveniencia de la Empresa, antes de noventa días percibirá vacaciones mínimas de noventa días.

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

1.º Situación de enrolamiento.

2.º Hospitalización por accidente de trabajo o enfermedad profesional fuera del Municipio de su domicilio.

Art. 21. *Trabajos sucios, penosos y peligrosos.*—Están comprendidos en este artículo todos aquellos trabajos que, en determinadas circunstancias, deban ser realizados y que, por su especial condición, índole o naturaleza, implican suciedad, esfuerzo o peligro superior al normal.

Trabajos que deberán ser realizados por personal ajeno al buque:

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

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

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

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

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

Picado con chorro de arena o chorreado.

Limpieza de tanques de aceite o combustible.

Trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga en buques petroleros. Cuando estos trabajos deban realizarse navegando se considerarán sucios, penosos o peligrosos.

En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse en la mar por seguridad del buque o si las condiciones higiénicas así lo exigieran, se estará, en cuanto a su consideración económica, de acuerdo con la tabla anexa.

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

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

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

Trabajos en el interior de tanques de lastre o de 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 cárter del motor principal.

Año 1988

	«Marujas»	«Camerún Marfil»
Limpieza total de la caja de cadenas	19.066	21.184
Limpieza total del interior de «cofferdams»	14.827	16.945
Limpieza completa del interior de tanques lastre y/o agua dulce	19.066 PP	21.143 PP
Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas	2.325 PP	2.537 PP
Limpieza completa del cárter del motor principal	4.236 PP	6.354 PP
Limpieza del interior de la galería de barridos	3.812 PP	4.229 PP

	«Maruja»	«Camerún Marfil»
Limpieza completa de conductos de humo, caldera y calderetas	55.084	59.323
Picado y pintado total del interior de: Caja de cadenas, «cofferdams», tanques de lastre, tanques de agua dulce con encalichado.	36.015	38.134
Limpieza bajo planchas de toda la sentina de máquinas	31.775	40.241
Limpieza de tanques de aceite o combustible.	14.829	16.949
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio	21.185	23.379
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas	59.321	72.033
Estiba de caja de cadenas	2.080 PP	2.080 PP
Limpieza del pocete de la sentina de la bodega.	4.160	6.240

PP = por persona.

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

Año 1989

	«Maruja»	«Camerún Marfil»
Limpieza total de la caja de cadenas	20.210	22.455
Limpieza total del interior de «cofferdams».	15.717	17.962
Limpieza completa del interior de tanques lastre y/o agua dulce	20.210	22.412
Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas	2.465 PP	2.689 PP
Limpieza completa del cárter del motor principal	4.490 PP	6.735 PP
Limpieza del interior de la galería de barridos	4.041 PP	4.483 PP
Limpieza completa de conductos de humo, caldera y calderetas	58.389	62.882
Picado y pintado total del interior de: Caja de cadenas, «cofferdams», tanques de lastre, tanques de agua dulce con encalichado.	38.176	40.422
Limpieza bajo planchas de toda la sentina de máquinas	33.682	42.655
Limpieza de tanques de aceite o combustible.	15.719	17.966
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio	22.456	24.782
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas	62.880	76.355
Estiba de caja de cadenas	2.205 PP	2.205 PP
Limpieza del pocete de la sentina de la bodega.	4.410	6.614

PP = por persona.

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

Art. 22. *Trabajos especiales.*—Tienen consideración de trabajos especiales aquellos cuya realización, en condiciones normales, no es obligatoria para los tripulantes, por corresponder dichos trabajos a trabajadores de tierra.

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

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

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

En los casos en que, de acuerdo con el párrafo segundo, su realización no revista el carácter de voluntariado se mantendrá el tratamiento económico pactado entre tripulación y Empresas incrementado con el porcentaje del artículo 26 de cada Empresa.

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

Son trabajos especiales:

a) Trincaje y destrincaje de cualquier tipo de mercancía tanto de cubierta como en la bodega, siempre que sea necesario el empleo de

elementos o medios tradicionales de trincaje (cabos de Hércules, cadenas, correas, tensores, calzos, cuernos, riordazas, zapatas, angulares, grilletes, etc.).

b) Se exceptuarán del párrafo anterior todos aquellos buques especializados y modulados para el transporte de contenedores con infraestructura adecuada en bodegas y cubierta para la misma, incluyendo guías, y que estén dotados de los medios adecuados seleccionados y elaborados y ligeros y con elementos o fundamentos fijos de trincaje y que la operación de trincaje sea sencilla.

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

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

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

Año 1988

BUQUE «MARUJA»

	Pescetas
Tren alternativo completo	36.722
Tren alternativo completo con camisa	44.512
Tren alternativo completo con camisa MM AA	12.480
Cojinete y bancada	7.790
Soltar y limpiar enfriador de aire de sobrealimentación.	24.482
Cambio junta culata	12.241
Reconocimiento completo de un motor auxiliar	90.137
Reconocimiento completo de un motor de emergencia.	26.035
Desmontar, limpiar y montar turbina de aire sobrealimentación	20.800

BUQUE «MARFIL»/«CAMERUN»

Tren alternativo completo con cojinetes de biela	90.137
Tren alternativo completo con camisa	102.378
Tren alternativo completo con camisa MM AA	15.600
Cojinete bancada	18.918
Cambio junta culata	26.707
Soltar y limpiar enfriador aire sobrealimentación	46.738
Limpieza picado y pintado tanque compensación agua.	77.896
Reconocimiento completo motor auxiliar	113.506
Motor grupo emergencia	66.100
Enfriadores agua dulce y aceite MP	25.594
Desmontar, limpiar y montar turbina aire sobrealimentación	31.158
Válvula de escape MP	2.030 PP

Cuando un tripulante efectúe un trabajo extraordinario especial, que ya tiene un valor en el Convenio, no percibirá horas extras no convenidas al efectuarse dicho trabajo.

Año 1989

BUQUE «MARUJA»

	Pescetas
Tren alternativo completo	38.925
Tren alternativo completo con camisa	47.183
Tren alternativo completo con camisa MM AA	13.229
Cojinete de bancada	8.257
Soltar y limpiar enfriador de aire de sobrealimentación	25.951
Cambio junta culata	12.975
Reconocimiento completo de un motor auxiliar	95.545
Reconocimiento completo de un motor de emergencia.	38.218
Desmontar, limpiar y montar turbina aire sobrealimentación	22.048

BUQUE «MARFIL»/«CAMERUN»

Tren alternativo completo con cojinetes de biela	95.545
Tren alternativo completo con camisa	108.520
Tren alternativo completo con camisa MM AA	16.536
Cojinete bancada	20.053
Cambio junta culata	28.310
Soltar y limpiar enfriador aire sobrealimentación	49.542
Limpieza picado y pintado tanque compensación agua.	82.570
Reconocimiento completo motor auxiliar	120.316
Motor grupo emergencia	70.066
Enfriadores agua dulce y aceite MP	27.130
Desmontar, limpiar y montar turbina aire sobrealimentación	33.028
Válvula de escape MP	2.205 PP

Cuando un tripulante efectúe un trabajo extraordinario especial, que ya tiene un valor en el Convenio, no percibirá horas no convenidas al efectuar dicho trabajo.

Art. 23. *Bajas por enfermedad profesional o accidente laboral.*—Durante el tiempo de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos con hospitalización, se percibirá el 100 por 100 de la base de cotización del tripulante afectado referido siempre al mes inmediatamente anterior al de su baja y devengará vacaciones de Convenio.

En caso de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos sin hospitalización, se estará a lo dispuesto por la legislación vigente.

Art. 24. *Giros familiares, pagos de nómina.*—Estará a lo dispuesto en la legislación vigente. Una vez cumplido su período de embarque, el tripulante percibirá como mínimo el importe de sus vacaciones y demás complementos, de acuerdo con la tabla de liquidaciones de anticipos, liquidándose el resto del importe o regulación de recibos de nómina a su embarque.

En relación al personal de baja por enfermedad o accidente se le liquidará mes a mes, siempre y cuando envíen puntualmente los partes de confirmación de baja.

Art. 25. *Zonas de guerra.*—Cuando un buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, la tripulación tendrá derecho:

a) A no partir en este viaje, siendo el tripulante, en este caso, trasladado a otro buque. En caso 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 2.315 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 por 100 de aumento en todos sus conceptos salariales fijos durante el tiempo que se hallen en dicha zona.

d) Asimismo, la Empresa, mientras dure la estancia en zona de guerra efectiva suplementará el seguro de accidente hasta 6.000.000 de pesetas por invalidez permanente y 3.960.000 pesetas por muerte.

A los efectos de este artículo se entenderá por zona de guerra efectiva aquella en la que la Compañía de Seguros con la que contrate la Compañía Naviera requiera una cobertura de «blocking and trapping» y el importe de la sobrepatria a abonar supere el 0,2 por 100 del valor asegurado del buque.

Dichos límites que cualifican el concepto de zona de guerra efectiva podrán ser reconsiderados por la Comisión Paritaria del presente Convenio cuando exista constancia expresa de su variación generalizada y se aplicará, previo acuerdo de dicha Comisión, desde la fecha de entrada en vigor de la variación.

Art. 26. *Permanencia en lugares insalubres y/o epidémicos.*—Se considerarán puertos insalubres y/o epidémicos aquellos que hayan sido declarados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) durante el tiempo en que haya estado en vigencia dicha declaración.

Los tripulantes que escalen dichos puertos, antepuertos, bahías, raldas o que deban realizar ascensiones o descensos por ríos de lugares declarados insalubres y/o epidémicos, además de la adopción de todos los medios preventivos precisos en orden a garantizar la sanidad a bordo y de que esta permanencia será siempre voluntaria para aquellos tripulantes que hayan sido afectados por alguna enfermedad relativa a la permanencia en dichos lugares, percibirán como compensación a la permanencia en dicha zona, siempre que no excedan de sesenta, transcurridos los cuales percibirán el 100 por 100 sobre el salario profesional más trienios.

Art. 27. *Servicio del golfo de Guinea.*—Las dotaciones de los buques que presten servicios en el golfo de Guinea percibirán sobre el salario base inicial con trienios una prima equivalente:

a) Al 100 por 100 de dicho salario en los buques dedicados permanentemente al servicio en dicho golfo, subsistiendo el derecho al período del citado porcentaje, en los casos de licencia con sueldo, vacaciones, etc.

b) Al 50 por 100 en los buques que, no siendo de los comprendidos en el apartado anterior, naveguen o permanezcan en la zona comprendida entre el paralelo 2036 N y el 15340 S y durante los días que se encuentren en dicha zona, siempre que no excedan de sesenta, transcurridos los cuales percibirán el 100 por 100, en cuanto al período de exceso.

Art. 28. *Seguro de vida.*—Se garantiza un seguro de vida a los tripulantes o a sus herederos en los supuestos que en este artículo se completan, tanto si se derivan de enfermedad como si surgen por accidente:

- Muerte (por enfermedad o accidente), 2.200.000 pesetas.
- Invalidez permanente total (por enfermedad), 2.200.000 pesetas.
- Invalidez permanente total (por accidente), 4.400.000 pesetas.

Esta cobertura será idéntica para todos los tripulantes, cualquiera que sea su categoría, e independientemente de la que a cada uno pueda

corresponderle por aplicación de la legislación de la Seguridad Social y Accidentes de Trabajo.

La Empresa se compromete a enviar a todos los trabajadores una fotocopia de la renovación de la póliza del Seguro de Vida e Invalidez permanente por enfermedad o accidente antes del 31 de marzo de 1989.

Art. 29. *Pérdida de equipaje a bordo en el año 1988.* En caso de pérdida de equipaje a bordo, por cualquier miembro de la tripulación debido a naufragio, incendio o cualquier otro accidente no imputable al o a los perjudicados, la Empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

- Por pérdida total, 130.000 pesetas.
- Por pérdida parcial, una cantidad que será inferior a las 130.000 pesetas, a juicio del Capitán, una vez oídos al Delegado de los tripulantes y al interesado.

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

Caso de fallecimiento del tripulante, esta indemnización será abonada a sus herederos.

Año 1989.—En caso de pérdida de equipaje a bordo, por cualquier miembro de la tripulación debido a naufragio, incendio o cualquier otro accidente no imputable al o a los perjudicados, la Empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

- Por pérdida total, 137.800 pesetas.
- Por pérdida parcial, una cantidad que será inferior a las 137.800 pesetas, a juicio del Capitán, una vez oídos al Delegado de los tripulantes y al interesado.

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

Caso de fallecimiento del tripulante, esta indemnización será abonada a sus herederos.

Art. 30. *Puestos en tierra.*—La Empresa dará trato preferente a los tripulantes fijos de su flota sobre el personal ajeno a ella al objeto de ocupar plazas en tierra.

Ellos, 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.

Estas plazas deberán ser anunciadas al Capitán de cada buque para su publicación y conocimiento de la tripulación.

Art. 31. *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 mujer, hijo o familiares.

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

Para efectuar el enrolle, el acompañante deberá poseer una póliza del 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 enrolados mujeres en estado de gestación, hijos menores de ocho años en viajes superiores a tres días, sin escalas, y, en ningún caso, el familiar que esté aquejado de cualquier enfermedad que pueda afectar o sentirse afectado por la navegación.

El Capitán, de acuerdo con las circunstancias y sin sobrepasar en ningún caso los límites, establecerá el turno de embarque, en el siempre 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 un plazo no 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 los familiares a bordo, de los camarotes disponibles que cumplan esta condición.

Se tendrá en cuenta la prioridad según los lazos sanguíneos de la familia de los tripulantes.

Se exigirá un orden según las peticiones de embarque.

El acompañante tomará a su cargo el cuidado completo de los alojamientos de tripulante, exceptuando despachos y recintos comunes, y no solicitará servicios extras del departamento de fonda. Las comidas serán servidas en el comedor en que se sirva al tripulante al que acompaña. El familiar acompañante viene obligado a cumplir todas las normas de seguridad que rigen en el buque.

La mujer o el acompañante no alterará en ningún momento la convivencia a bordo ni la marcha normal de los trabajos del buque.

Los gastos de manutención de los familiares acompañantes correrán a cargo de la Empresa.

Art. 32. *Mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas.*—Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías conceptuadas como peligrosas conforme a lo expresado en el presente artículo tendrán derecho a percibir una remuneración en función del incremento del riesgo al que estén expuestos y conforme se establece en este mismo artículo.

Todo ello sin perjuicio de las medidas de seguridad a tomar durante la carga, transporte y descarga de dichas mercancías conforme a las disposiciones legales al respecto y a las consideraciones de la IMCO, según la tabla adjunta:

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

b) En los buques que circunstancialmente transporten las materias indicadas, en concepto de carga, se abonarán durante el tiempo que dure su transporte las remuneraciones abajo indicadas, en función del grado de peligrosidad asignado a la mercancía y del tanto por ciento que el peso de la misma suponga en relación con el «peso muerto» del buque, indicado éste en el certificado de arqueo.

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

Grupo «A»: Mercancías reseñadas como pertenecientes a:

Explosivos: Clase 1, División 1-1. Grupo de compatibilidad A al E. Infecciosos: Clase 7. Cuando de materiales radiactivos explosivos o de «acabados 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 número 0019.

Grupo «C»: Explosivos: Clase 1, División 1-3. Resto mercancías no incluidas grupo B.

Gases inflamables o tóxicos: Clase 2. Números ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1589, 1645, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067, 1076 y el «Gas de agua».

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

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

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

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

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

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

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

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

Inflamables: Clase 3-3.

Tóxicos: Clase 6-1.

Grupo «H»: Sólidos inflamables espontáneamente:

Clase 4-2, excepto números ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.

Péroxidos orgánicos: Clase 5-2.

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

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

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

Clase 4-4.

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

Cálculo de remuneración en porcentaje del salario profesional

Grupo peligrosidad	Sin mínimo	Mínimo carga; Peso muerto											
		5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	
A	50	→	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
B	30	-	40	-	50	-	-	-	-	-	-	-	-
C	10	20	30	→	40	-	50	-	-	-	-	-	-
D	-	15	20	30	→	40	-	50	-	-	-	-	-
E	-	10	15	25	30	→	-	-	-	-	-	-	-
F	-	5	12	20	-	30	→	-	-	-	-	-	-
G	-	-	10	20	-	30	-	40	-	-	-	-	-
H	-	-	-	20	-	-	-	-	-	30	-	-	-
I	-	-	-	10	-	-	15	-	-	20	-	-	-
J	-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-
K	-	-	-	10	→	-	-	-	-	-	-	-	-

Los números interiores del cuadro indican el porcentaje de salario profesional.

Art. 33. *Trabajos de categoría superior.*—El desempeño de una plaza superior a la establecida en el contrato da derecho a percibir el sueldo y demás conceptos retributivos, conforme a esta categoría.

El tripulante adquirirá dicha plaza en propiedad cuando la desempeñe durante más de ciento veinte días naturales consecutivos o ciento ochenta días naturales alternos.

Art. 34. *Gratificaciones extraordinarias.*—Las dos gratificaciones obligatorias extraordinarias se abonarán una en el mes de junio y otra en el mes de diciembre.

Gratificaciones extraordinarias voluntarias por antigüedad:

a) 20 de diciembre, para el tripulante que haya cumplido un trienio.

b) 20 de junio y 20 de diciembre, para el tripulante que tenga dos trienios.

c) 20 de marzo, 20 de junio y 20 de diciembre, para los tripulantes que tengan tres o más trienios.

Art. 35. *Cambio de horario de trabajo.*—No se iniciará una maniobra ni se efectuará ningún trabajo, salvo fuerza mayor, para la seguridad del buque o pérdidas de mercancías o situaciones que en la práctica y a juicio del Capitán se tomen dentro de un apartado como excepcional durante el horario de comidas. Nunca se dejará de respetar los horarios de comidas.

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

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

Art. 36. *Seguridad e higiene.*—El trabajador, en la prestación de sus servicios a bordo, tendrá derecho a una protección eficaz en materia de seguridad e higiene.

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

En todo caso formará parte del Comité de Seguridad e Higiene el Delegado de los tripulantes o miembros del Comité de Empresa.

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

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

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

Las Compañías navieras se comprometen a cumplir los acuerdos ratificados por el Estado español con la Organización Internacional de Trabajo sobre seguridad, convivencia e higiene en la mar; asimismo se comprometen a que estos acuerdos estén a disposición de los tripulantes y Delegados sindicales a bordo del buque (Convenios o Recomendaciones 153 OIT), una vez que se hubieran publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

Art. 37. *Cambio de horario de salida.*—Con cuatro horas de antelación a la salida estimada del buque deberán comunicarse a la tripulación por medio de los tablones de anuncios existentes en el buque.

No obstante, habrá un período de flexibilidad de una hora en la demora de salida, a partir del cual se considerará trabajo efectivo el tiempo que pudiera transcurrir hasta la iniciación de la maniobra, salvo que existiesen causas de fuerza mayor.

A la llegada de un buque a puerto se procurará comunicar a través del tablón de anuncios del buque un horario estimativo de salida y destino.

Art. 38. *Fondeadas y atraques en zona de difícil comunicación.*—Cuando un buque se encuentra fondeado o atracado en zona de difícil comunicación, tanto en puertos nacionales o extranjeros, la Empresa, por medio de la Comisión de Seguridad e Higiene y bajo la supervisión del Capitán, establecerá y coordinará para cada cambio de guardia o final de jornada un servicio de botes o de locomoción terrestre, según los casos, hasta el centro urbano más próximo.

Cuando no exista en el puerto dicho servicio y la estancia en el puerto sea superior a veinticuatro horas se utilizarán los medios existentes a bordo, siempre y cuando sea posible.

Art. 39. *Servicios recreativos y culturales. Año 1988.*—La Empresa dotará a todos sus buques de un vídeo, un aparato de televisión y uno de radio-cassette por cámara, siendo por cuenta de aquéllas todos los gastos de instalación y reparación.

Todos los buques tendrán una asignación de 104.000 pesetas anuales para biblioteca, juegos recreativos y cintas cassettes y vídeo-cassettes, pudiendo comprar con dicha cantidad cualquier aparato cuyo fin sea el entretenimiento de la tripulación.

Dicha cantidad será entregada el mes de enero a los tripulantes de cada buque, debiendo llevar éstos un libro de caja con las facturas y gastos. Dicho libro de caja será supervisado por el Capitán y Delegado del buque.

Año 1989.—La Empresa dotará a todos sus buques de un vídeo, un aparato de televisión y uno de radio-cassette por cámara, siendo por cuenta de aquélla todos los gastos de instalación y reparación.

Todos los buques tendrán una asignación de 110.240 pesetas anuales para biblioteca, juegos recreativos y cintas cassettes y vídeo-cassettes, pudiendo comprar con dicha cantidad cualquier aparato cuyo fin sea el entretenimiento de la tripulación.

Dicha cantidad será entregada el mes de enero a los tripulantes de cada buque, debiendo llevar éstos un libro de caja con las facturas y gastos. Dicho libro de caja será supervisado por el Capitán y Delegado del buque.

Art. 40. *Ropa y servicio de lavandería:*

1. La ropa de trabajo será por cuenta de la Empresa, ateniéndose a lo establecido en las normas de seguridad e higiene en el trabajo.

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

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

a) *Oficiales de Puente y Radiotelegrafistas:* Dispondrán de un buzo, un equipo de agua completo, un casco (linterna y guantes), según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de lo viejo).

b) *Oficiales de Máquinas:* Dispondrán de dos buzos, un casco, calzado especial de seguridad, linternas y guantes, según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de lo viejo).

c) *Contramaestres y Marineros:* Dispondrán de tres buzos o similares, un equipo de agua, un casco, calzado especial de seguridad, linternas y guantes en cantidades suficientes, según necesidades (ante entrega de lo viejo).

d) *Caldereta, Electricista y Engrasador:* Percibirán los mismos efectos que los de cubierta, excepto ropas de agua, que utilizarán la ya citada comúnmente para el Departamento de Máquinas.

e) *Personal de cocina:* Cocineros, Dispondrán de dos chaquetillas blancas, dos pantalones, tres camisetas blancas y seis delantales. Camareros, percibirán dos chaquetillas blancas y dos pantalones. Marmitón, lo mismo que los Cocineros.

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

Los criterios para cambio de ropa serán llevados según el estado de uso de dichos efectos. La Comisión de a bordo: Delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa de flota.

Art. 41. *Alumnos.*—Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de la ayuda familiar a que tuviesen derecho durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación no inferior al salario mínimo interprofesional.

Art. 42. *Oficiales Radiotelegrafistas.*—Todo Oficial Radiotelegrafista que tenga el título de primera clase, y con posterioridad a esta titulación superior preste servicios a la Empresa durante tres años, ascenderá a primer Oficial Radiotelegrafista, rigiéndose en este caso por las normas válidas para los primeros Oficiales.

Todo Oficial Radiotelegrafista que no tenga la categoría de primer Oficial en la Empresa se regirá por los principios generales válidos para los segundos Oficiales.

Art. 43. *Correspondencia.*—Los Capitanes deberán exponer en los tablones de anuncios las direcciones postales de los Consignatarios o Agentes en los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente o indicar si el buque sale a órdenes.

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

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

Art. 44. *Jubilación.*—La Empresa, entendiendo que hay que promocionar los puestos de trabajo para gente joven, comentará la posibilidad de jubilación a aquellos tripulantes que cumplan las condiciones óptimas para su retiro.

Art. 45. *Nupcialidad-natalidad. Año 1988.*—Se establece un premio de 31.200 pesetas en caso de nupcialidad.

Se establece un premio en caso de natalidad de 26.000 pesetas por hijo.

Año 1989.—Se establece un premio de 33.072 pesetas en caso de nupcialidad.

Se establece un premio en caso de natalidad de 27.560 pesetas por hijo.

Art. 46. *Fondo asistencia social.*—Se mantendrá este artículo, y viendo que dicho fondo no funciona ambas partes se comprometen a estudiar durante este año la forma en que se podría poner en funcionamiento.

Art. 47. *Comisión Paritaria.*—Para interpretar y vigilar el cumplimiento del presente Convenio se crea una Comisión Paritaria de dos personas por cada una de las partes, dos por la Empresa y dos por el Comité de flota.

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

La Comisión Paritaria utilizará, en su caso, como último recurso el procedimiento arbitral previsto en el ANE.

ANEXO I

Calendario laboral 1988. Ambito nacional

Los días inhábiles, a efectos laborales, retribuidos y no recuperables en el año 1988 serán los siguientes:

- 1 de enero, Año Nuevo.
- 6 de enero, Epifanía del Señor.
- 19 de marzo, San José.
- 31 de marzo, Jueves Santo.
- 1 de abril, Viernes Santo.

1 de mayo, Fiesta del Trabajo.
 2 de junio, Corpus Cristi.
 16 de julio, Festividad de Nuestra Señora del Carmen, Patrona de la Marina.
 25 de julio, Santiago Apóstol.
 15 de agosto, Asunción de la Virgen.
 12 de octubre, Fiesta de la Hispanidad.
 8 de diciembre, Inmaculada Concepción.
 25 de diciembre, Natividad del Señor.

Calendario laboral 1988. Ambito local

31 de julio, San Ignacio.
 25 de abril, San Marcos.

Calendario laboral 1989. Ambito nacional

Los días inhábiles, a efectos laborales, retribuidos y no recuperables en el año 1989 serán los que determina la autoridad laboral competente, además de los de ámbito local que se reseñan a continuación:

16 de julio, Festividad de Nuestra Señora del Carmen, Patrona de la Marina.
 31 de julio, San Ignacio.
 25 de abril, San Marcos.

ANEXO 2

AÑO 1988

Tabla para el trincaje de cualquier tipo de mercancías que no estén containerizadas

Largo	Ancho						
	0-2,5	2,5-3,75	3,75-5	5-6,25	6,25-7,50	7,50-8,75	8,75-10
0-6	9.289	10.169	10.981	11.791	12.605	13.416	14.227
6-9	10.169	10.981	11.791	12.605	13.416	14.227	15.041
9-12	10.981	11.791	12.605	13.416	14.227	15.041	15.853
12-15	11.791	12.605	13.416	14.227	15.041	15.853	16.666
15-18	12.605	13.416	14.227	15.041	15.853	16.666	17.479
18-21	13.416	14.227	15.041	15.853	16.666	17.479	18.292
21-24	14.227	15.041	15.853	16.666	17.479	18.292	19.105

Los trincajes efectuados a mercancías propiedad de la Empresa (máquinas, grúas, carretillas, tractoras, etc.), se pagarán con una cantidad única de 8.051.

Las medidas están expresadas en metros, entendiéndose por largo la medida superior.

Las medidas de las piezas, vehículos, máquinas, etc., a trincar serán las máximas tomadas en la superficie sobre la que han de apoyarse.

AÑO 1989

Tabla para el trincaje de cualquier tipo de mercancías que no estén containerizadas

Largo	Ancho						
	0-2,5	2,5-3,75	3,75-5	5-6,25	6,25-7,50	7,50-8,75	8,75-10
0-6	9.847	10.779	11.640	12.499	13.361	14.221	15.081
6-9	10.779	11.640	12.499	13.361	14.221	15.081	15.943
9-12	11.640	12.499	13.361	14.221	15.081	15.943	16.805
12-15	12.499	13.361	14.221	15.081	15.943	16.805	17.667
15-18	13.361	14.221	15.081	15.943	16.805	17.667	18.529
18-21	14.221	15.081	15.943	16.805	17.667	18.529	19.391
21-24	15.081	15.943	16.805	17.667	18.529	19.391	20.253

Los trincajes efectuados a mercancías propiedad de la Empresa (máquinas, grúas, carretillas, tractoras, etc.), se pagarán con una cantidad única de 8.534.

Las medidas están expresadas en metros, entendiéndose por largo la medida superior.

Las medidas de las piezas, vehículos, máquinas, etc., a trincar serán las máximas tomadas en la superficie sobre la que han de apoyarse.

ANEXO 3

AÑO 1988

Trienios antigüedad

En dicho concepto se engloba lo que el tripulante cobrará por trienio, así como el porcentaje de horas extraordinarias por antigüedad:

	Pesetas
Capitán	7.693
Primer Oficial de Puente	5.958
Segundo Oficial de Puente	5.206
Tercer Oficial de Puente	4.801
Primer Oficial de Radio	5.958
Segundo Oficial de Radio	5.206
Jefe de Máquinas	7.115
Primer Oficial de Máquinas	5.958
Segundo Oficial de Máquinas	5.206
Tercer Oficial de Máquinas	4.801
Contramaestre	4.280
Caldereta	4.280
Cocinero	4.280
Marinero	4.049
Camarero	4.049
Engrasador	4.049
Electricista	4.396
Mozo	3.817

AÑO 1989

En dicho concepto se engloba lo que el tripulante cobrará por trienio, así como el porcentaje de horas extraordinarias por antigüedad:

	Pesetas
Capitán	8.154
Primer Oficial de Puente	6.316
Segundo Oficial de Puente	5.519
Tercer Oficial de Puente	5.089
Primer Oficial de Radio	6.316
Segundo Oficial de Radio	5.519
Jefe de Máquinas	7.542
Primer Oficial de Máquinas	6.316
Segundo Oficial de Máquinas	5.519
Tercer Oficial de Máquinas	5.089
Contramaestre	4.536
Caldereta	4.536
Cocinero	4.536
Marinero	4.292
Camarero	4.292
Engrasador	4.292
Electricista	4.660
Mozo	4.046

ANEXO 4

AÑO 1988

Gratificaciones extraordinarias voluntarias de la Empresa por antigüedad

Por cada uno de los tres primeros trienios de antigüedad se devengará a favor de cada tripulante una gratificación extraordinaria voluntaria de la Empresa:

	Pesetas
Capitán	87.152
Primer Oficial de Puente	69.212
Segundo Oficial de Puente	60.788
Tercer Oficial de Puente	52.988
Primer Oficial de Radio	69.212
Segundo Oficial de Radio	60.788
Jefe de Máquinas	87.152
Primer Oficial de Máquinas	69.212
Segundo Oficial de Máquinas	60.788
Tercer Oficial de Máquinas	52.988
Contramaestre	41.860
Caldereta	41.860
Cocinero	41.860
Marinero	40.456
Engrasador	40.456

	Pesetas
Camarero	40.456
Electricista	49.400
Mojo	35.880

El tripulante con más de tres trienios de antigüedad percibirá únicamente las gratificaciones extraordinarias voluntarias de la Empresa correspondientes a los tres primeros trienios. El tope son tres gratificaciones.

AÑO 1989

Por cada uno de los tres primeros trienios de antigüedad se devengará a favor de cada tripulante una gratificación extraordinaria voluntaria de la Empresa:

	Pesetas
Capitán	92.381
Primer Oficial de Puente	73.365
Segundo Oficial de Puente	64.435
Tercer Oficial de Puente	56.167
Primer Oficial de Radio	73.365
Segundo Oficial de Radio	64.435
Jefe de Máquinas	92.381
Primer Oficial de Máquinas	73.365
Segundo Oficial de Máquinas	64.435
Tercer Oficial de Máquinas	56.167
Contramaestre	44.372
Caldereta	44.372
Cocinero	44.372
Marinero	42.883
Engrasador	42.883
Camarero	42.883
Electricista	52.364
Mojo	38.033

El tripulante con más de tres trienios de antigüedad percibirá únicamente las gratificaciones extraordinarias voluntarias de la Empresa correspondientes a los tres primeros trienios. El tope son tres gratificaciones.

ANEXO 5

AÑO 1988

Tabla salarial. Buques: «Camerún» y «Marfil»

Categoría	Salario profesional Pesetas	Cincuenta horas extras laborables Pesetas	Horas extras festivas Pesetas	Total horas extras Pesetas	Precio hora extra Pesetas
Capitán	171.902	52.566	41.502	94.058	-
Oficial de primera de Puente	150.760	44.254	37.346	81.600	613
Oficial de segunda de Puente	117.053	31.899	28.979	60.877	531
Oficial de tercera de Puente	102.296	30.663	24.261	54.924	531
Oficial de primera de Radio	150.760	44.254	37.346	81.600	613
Oficial de segunda de Radio	117.053	31.899	28.979	60.877	531
Jefe de Máquinas	168.751	49.758	41.502	91.260	-
Oficial de primera de Máquinas	150.760	44.254	37.346	81.600	613
Oficial de segunda de Máquinas	117.053	31.899	28.979	60.877	531
Oficial de tercera de Máquinas	102.296	30.663	24.261	54.924	531
Contramaestre	86.018	25.609	20.779	46.388	416
Caldereta	86.018	25.609	20.779	46.388	416
Cocinero	86.018	25.609	20.779	46.388	416
Marinero	73.696	22.127	19.319	41.446	405
Engrasador	73.696	22.127	19.319	41.446	405
Camarero	73.696	22.127	19.319	41.446	405
Electricista	99.259	30.326	23.587	53.914	463
Mojo	65.022	20.779	17.971	38.750	393
Alumno	44.050	-	-	-	-

AÑO 1989

Categoría	Salario profesional Pesetas	Cincuenta horas extras laborables Pesetas	Horas extras festivas Pesetas	Total horas extras Pesetas	Precio hora extra Pesetas
Capitán	182.216	55.720	43.992	99.712	-
Oficial de primera de Puente	159.806	46.909	39.587	86.497	649
Oficial de segunda de Puente	124.076	33.813	30.718	64.530	563
Oficial de tercera de Puente	108.434	32.503	25.717	58.220	563
Oficial de primera de Radio	159.806	46.909	39.587	86.497	649
Oficial de segunda de Radio	124.076	33.813	30.718	64.530	563
Jefe de Máquinas	178.877	52.743	43.992	96.735	-
Oficial de primera de Máquinas	159.806	46.909	39.587	86.497	649
Oficial de segunda de Máquinas	124.076	33.813	30.718	64.530	563
Oficial de tercera de Máquinas	108.434	32.503	25.717	58.220	563
Contramaestre	91.180	27.145	22.026	49.171	441
Caldereta	91.180	27.145	22.026	49.171	441
Cocinero	91.180	27.145	22.026	49.171	441
Marinero	78.118	23.454	20.478	43.933	429
Engrasador	78.118	23.454	20.478	43.933	429
Camarero	78.118	23.454	20.478	43.933	429
Electricista	105.214	32.146	25.002	57.148	491
Mojo	68.923	22.026	19.049	41.075	417
Alumno	46.693	-	-	-	-

AÑO 1988

Buque: «Marija del Mar»

Categoría	Salario profesional Pesetas	Cincuenta horas extras laborables Pesetas	Horas extras festivas Pesetas	Total horas extras Pesetas	Precio hora extra Pesetas
Capitán	150.984	48.277	40.743	89.020	621
Piloto con mando	142.794	48.277	40.743	89.020	613
Oficial de primera	120.985	38.734	33.696	72.430	613
Mecánico Naval Mayor	125.235	32.697	29.703	62.400	613
Mecánico de primera	102.298	30.663	24.261	54.924	531
Mecánico de segunda	92.868	28.846	22.823	51.669	463
Contramaestre	77.028	25.319	20.032	45.352	416
Calderero	77.028	25.319	20.032	45.352	416
Cocinero	77.028	25.319	20.032	45.352	416
Marinero	69.779	22.752	18.000	40.752	405
Alumno	44.050	-	-	-	-

AÑO 1989

Categoría	Salario profesional Pesetas	Cincuenta horas extras laborables Pesetas	Horas extras festivas Pesetas	Total horas extras Pesetas	Precio hora extra Pesetas
Capitán	160.043	51.173	43.188	94.361	658
Piloto con mando	151.362	51.173	43.188	94.361	649
Oficial de primera	128.244	41.058	35.718	76.776	649
Mecánico Naval Mayor	132.749	34.658	31.486	66.144	649
Mecánico de primera	108.435	32.503	25.717	58.220	563
Mecánico de segunda	98.440	30.577	24.192	54.769	491
Contramaestre	81.649	26.838	21.234	48.073	441
Calderero	81.649	26.838	21.234	48.073	441
Cocinero	81.649	26.838	21.234	48.073	441
Marinero	73.966	24.117	19.080	43.198	429
Alumno	46.693	-	-	-	-

DISPOSICIONES ADICIONALES

Comisión de Seguridad e Higiene

Con un criterio de unificación de las normas y los servicios de Seguridad e Higiene en el Trabajo en los buques de la flota y buscando la cooperación efectiva de las tripulaciones, las Empresas, bajo la supervisión del Capitán y como continuación de la labor que en esta materia se viene realizando, constituirán una Comisión de Seguridad e Higiene en el Trabajo a bordo de los buques, con las atribuciones y competencias que la legislación vigente reconoce a los mismos, al objeto de lograr la mayor participación real de sus dotaciones, así como el mero cumplimiento de las normas en un área de tanta importancia.

1. Se forma una Comisión de Seguridad compuesta, bajo la presidencia y supervisión del Capitán, por:

Jefe de Máquinas.
Primeros Oficiales de Puente y Máquinas.
Un Titulado y un no Titulado.
Delegado de los tripulantes o
Miembros del Comité de Empresa de flota.

Si a juicio de los miembros de la Comisión fuese necesario, dada la naturaleza del tema a tratar, podrá formar parte de la misma eventualmente un Bombero, un Electricista, un Mecánico o el Cocinero.

2. Objetivos:

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

3. Funciones:

- Velar a bordo se cumplan con las normas de seguridad vigentes.
- Promover la observancia, de las medidas para la prevención de accidentes.
- La presentación de las Empresas de sugerencias, propuestas y recomendaciones, para la adopción de cualquier medida de seguridad a bordo.
- La comprobación y correcto funcionamiento de los aparatos para la prevención y lucha contra incendios y accidentes.
- Análisis de los accidentes ocurridos a bordo, haciendo las recomendaciones necesarias para evitar la repetición.
- La vigilancia de la ejecución de los ejercicios de seguridad reglamentarios. Los ejercicios de adiestramiento y práctica a bordo (abandono, contra incendios, emergencias, etc.) se realizarán periódicamente.
- Proponer la concesión de recompensas al personal que se distinga por su comportamiento o intervención en actos meritorios, así como sanciones a quien incumpla normas e instrucciones sobre seguridad.
- Proponer a la Empresa la adquisición de los títulos de aquellas publicaciones en materia de seguridad que deban formar parte de la biblioteca del buque.
- Participar junto con la Empresa en la programación de cursos sobre la Seguridad.

Con objeto de interesar a toda la tripulación en los temas relativos a la seguridad e higiene en los buques, las sugerencias que sobre esta materia formule cualquier tripulante se llevará a cabo mediante la confección de un parte por triplicado, destinándose una copia para la Comisión, otra para el interesado y la última será remitida a la Dirección de la Empresa, junto con un informe de la propia Comisión.

Reuniones: La Comisión se reunirá cada mes con carácter obligatorio en sesión ordinaria y con carácter extraordinario, cuando así lo estime conveniente el Capitán por propia iniciativa o a petición razonada de los dos tercios de los miembros de la Comisión.

El Capitán, como Presidente de la Comisión, convocará y presidirá todas las reuniones y tomará las debidas medidas para asegurar la asistencia total de sus componentes. Al final de cada reunión se levantará acta, haciéndose constar los asuntos tratados, las medidas adoptadas y las sugerencias o recomendaciones que deseen elevar a la Dirección.

DISPOSICION ADICIONAL TERCERA. 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:

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

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

- Asistencia a congresos, asambleas, consejos coordinadoras, en su caso, y, en general, a cualquier clase de reuniones a que fueran convocados por su Sindicato.
 - 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.
 - Actos de gestión que deban realizarse por encargo de su Sindicato o por razón de sus obligaciones específicas. Para los mismos casos podrán además utilizar a su cargo las horas necesarias.
- Para la utilización de las cuarenta horas y de las de a su cargo el Delegado de los tripulantes o miembros 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:

- Vigilar el estricto cumplimiento de las normas laborales reglamentarias o pactadas, especialmente las relativas a jornada, vacaciones y horas extraordinarias.
- Integrarse en las Comisiones sobre manutención a bordo y de seguridad e higiene.
- No ser transbordado contra su voluntad en tanto dure el ejercicio de su cargo sindical.
- Caso de que una vez finalizadas sus vacaciones existiese la imposibilidad de incorporar a un Delegado de los tripulantes a aquel en que fue elegido y se previera dicha imposibilidad por un período de tiempo superior a quince días, excepcionalmente la Empresa podrá disponer de él para otro buque por un tiempo limitado, comprometiéndose a reincorporarlo al buque del que es Delegado a la primera oportunidad.
- Convocar la asamblea del buque por propia iniciativa o cuando se lo solicite un tercio de la tripulación.
- Ser informados por el Capitán de todas las sanciones impuestas por faltas muy graves.
- Utilizar todos los servicios de impresión, comunicación u 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 Empresas de flota realizara 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 para el Delegado de los tripulantes.

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 miembro del Comité de Empresa de 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 opte 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 IV 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 de 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 contratos 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 ascensos.

3. Ejercer una labor de vigilancia sobre las siguientes materias:

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

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

4. Participación 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 éste en su conjunto, observarán sigilo profesional en todo lo referente a los apartados a) y c) del punto 1 de esta norma, aun después de dejar de pertenecer al Comité de Empresa de Flota y en especial en todas aquellas

materias sobre las que la Dirección señale expresamente el carácter reservado. Esta obligación de sigilo se extenderá a los expertos que asesoren al Comité.

7. Aquellas otras que se le asignen en este Convenio.

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

El Comité de Empresa de flota, para el cumplimiento de estas funciones, se reunirá con la Dirección 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.

DISPOSICIÓN FINAL. APLICACION DE LA ORDENANZA

En todo lo no previsto en este Convenio seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes en cada momento, remitiéndose para lo no establecido en éste a la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante (OTMM), así como al conjunto de disposiciones legales vigentes que configuran las relaciones laborales del país.

Año 1988

Circular a los Capitanes buques «Marfil», «Camerún» y «Maruja».
Asunto: Transporte de containers isoterms.

Se establece una gratificación por transporte de containers isoterms como estímulo a la atención necesaria que requiere este tipo de mercancías frigoríficas y condicionada a la correcta entrega de la misma en los puertos de destino, en las cuantías que a continuación se detallan:

Buques «Marfil»/«Camerún»:

1.040 pesetas por container y viaje desde el puerto de embarque al de desembarque.

780 pesetas por container cuando se trate de un transbordo.

Buque «Maruja del Mar»:

520 pesetas por container y viaje desde el puerto de embarque al de desembarque.

Forma de reparto de estas gratificaciones:

40 por 100 del total de la gratificación linealmente y el otro 60 por 100 de forma proporcional a categoría y salario profesional.

Entrará en vigor el día 1 de octubre de 1988 y se revisará anualmente.

Año 1989

Circular a los Capitanes buques «Marfil», «Camerún» y «Maruja».
Asunto: Transporte de containers isoterms.

Se establece una gratificación por transporte de containers isoterms como estímulo a la atención necesaria que requiere este tipo de mercancías frigoríficas y condicionada a la correcta entrega de la misma en los puertos de destino, en las cuantías que a continuación se detallan:

Buques «Marfil»/«Camerún»:

1.102 pesetas por container y viaje desde el puerto de embarque al de desembarque.

827 pesetas por container cuando se trate de un transbordo.

Buque «Maruja del Mar»:

551 pesetas por container y viaje desde el puerto de embarque al de desembarque.

Forma de reparto de estas gratificaciones:

40 por 100 del total de la gratificación linealmente y el otro 60 por 100 de forma proporcional a categoría y salario profesional.

Entrará en vigor el día 1 de enero de 1989 y se revisará anualmente.