

22990 *RESOLUCION de 13 de septiembre de 1989, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Navicar, Sociedad Anónima».*

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Navicar, Sociedad Anónima», que fue suscrito con fecha 6 de julio de 1989, de una parte, por Delegados de Personal de la citada razón social, en representación del colectivo laboral afectado, y de otra, por la Dirección de la Empresa, en representación de la misma y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo.

Esta Dirección General acuerda:

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

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

Madrid, 13 de septiembre de 1989.—El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «NAVICAR, S. A.»

ARTICULO 1º - AMBITO DE APLICACION.

El presente Convenio es de aplicación a la Empresa NAVICAR, S.A. y a su personal de flota.

ARTICULO 2º - VIGENCIA DEL PRESENTE CONVENIO.

El presente Convenio entrará en vigor el 01.01.89, salvo en aquellos artículos en los que se especifiquen otras fechas.

La vigencia del presente Convenio se extenderá hasta el 31.12.89 y, - quedará prorrogado por periodos anuales sucesivos si no se hubiera denunciado por alguna de las partes contratantes, durante los tres últimos meses anteriores a su vencimiento.

ARTICULO 3º - VINCULACION A LA TOTALIDAD.

A todos los efectos, el presente Convenio constituye una unidad indivisible, por lo que no podrá pretenderse la aplicación de una o varias cláusulas, desechándose el resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observado en su integridad y considerado globalmente.

Si la Autoridad Laboral competente no aprobase alguna de las normas de este Convenio, y este hecho desvirtuase el contenido del mismo, a juicio de las partes, quedará sin eficacia la totalidad del Convenio, que deberá ser considerado de nuevo por las partes negociadoras.

ARTICULO 4º - COMPENSACION Y ABSORCION 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, pactado o por cual cualquier origen que fueren, 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.

ARTICULO 5º - APLICACION DIRECTA.

Las partes signatarias del presente Convenio de Empresas, han agotado en el contexto del mismo su respectiva capacidad de negociación,

en el tratamiento de las distintas materias que han sido objeto de Convenio, por lo que se comprometen a no promover niveles inferiores de negociación de éste, por lo que se aplicará directamente por la Empresa.

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

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

ARTICULO 6º - PERIODO DE PRUEBA.

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

- A) - TITULADOS : 03 meses
- B) - MAESTRANZA Y SUBALTERNOS : 45 días

Durante el periodo que deberá ser pactado por escrito, ambas partes pueden rescindir unilateralmente el Contrato de Trabajo, comunicándose a la otra parte en igual forma, con una antelación mínima de 06 días.

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

3.- En todos los casos de rescisión de Contrato por fin de periodo de prueba por parte del tripulante, los gastos de viaje serán por cuenta del mismo.

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

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

6.- Una vez finalizado el periodo de prueba por voluntad de la Empresa y con 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.

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

7.- La situación de Incapacidad Laboral Transitoria, durante el periodo de prueba, interrumpe el cómputo del mismo.

ARTICULO 7º - COMISION 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:

- A) Preparación y discusión de Convenios.
- B) Transbordo a petición de la Empresa.
- C) En cualquier otro caso por deseo expreso de la misma.

Durante el tiempo que el tripulante esté en esta situación, devengará el salario embarcado, y las vacaciones de situación de embarcado, y si está fuera de su domicilio, percibirá las dietas estipuladas en este Convenio.

ARTICULO 8º - TRANSBORDOS.

Se entienda como tal, el traslado del tripulante de un buque a otro de la misma Empresa, dentro del transcurso del periodo de embarque.

Los transbordos podrán ser:

- A) **POR INICIATIVA DE LA EMPRESA:** Por necesidades de organización ó 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 periodo 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 puede 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.

ARTICULO 9º - EXPECTATIVA DE EMBARQUE.

Se considerará expectativa de embarque la situación del tripulante que se halla en su domicilio, procedente de una situación diferente a la de embarque ó 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 quince días, pasando a partir de este momento a situación "Comisión de Servicio".

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

ARTICULO 10º - LICENCIAS.

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

De índole familiar, para asistir a cursos ó exámenes para la obtención de títulos ó nombramientos superiores ó cursillos de carácter

obligatorio, complementarios ó de perfeccionamiento y capacitación en la Marina Mercante y para asuntos propios.

2.- La concesión de toda clase de licencias corresponde al Naviero ó Armador. El peticionario deberá presentar la oportuna instancia y el Naviero ó 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 los 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 la licencia, correrán por cuenta del peticionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte de cónyuge e hijos y la del apartado 2) y 4), que corresponderán a cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarque y reembarque a todos los puertos de Europa, Mar Mediterráneo, Mar Negro, y los puertos de Africa hasta el paralelo de Noadibou. No obstante, quedan excluidas de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte de cónyuge e hijos.

4.- LICENCIAS POR MOTIVO DE INDOLE FAMILIAR.

Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

	DIAS
MATRIMONIO	20
NACIMIENTO HIJOS	15
ENFERMEDAD GRAVE PADRES Y HERMANOS, INCLUSO POLITICOS, - HASTA	10
ENFERMEDAD GRAVE DE CONYUGE E HIJOS	15
MUERTE CONYUGE E HIJOS, INCLUSO POLITICOS	15
MUERTE PADRES Y HERMANOS, INCLUSO POLITICOS	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 las de matrimonio que sí se podrá acumular. No obstante el párrafo anterior, el tripulante embarcado previa comunicación a la Naviera, podrá optar a dicha acumulación en el caso de natalidad.

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

Las licencias empezarán a contar al día siguiente del desembarco.

5.- LICENCIAS PARA ASISTIR A CURSOS, CURSILLOS Y EXÁMENES.

5.1) Cursos Oficiales para obtención de títulos o nombramientos superiores en la Marina Mercante.

Antigüedad mínima	2 años.
Duración	la del curso.
Salario	profesional.
Número de veces	retribución una sola vez.
Vinculación a la Naviera	2 años desde la terminación - del curso.
Peticiones máximas	6 % de sus puestos de trabajo - considerando las fracciones superiores al 0'5 % como unidad.

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

5.2) Cursillos de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales.

Antigüedad mínima sin limitación.
Duración la del cursillo.
Salario profesional.
Número de veces retribuida una sola vez.

5.3) Cursillos de perfeccionamiento y capacitación profesional de los tripulantes y adecuados y los tráfico específicos de cada Empresa.

Antigüedad mínima 2 años.
Duración la del curso.
Salario profesional.
Número de veces una sola vez.
Vinculación a la Naviera 1 año.
Peticiones máximas 3 % de sus puestos de trabajo, considerando las fracciones superiores al 0'5 % 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 período de vacaciones.

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

5.4) Cursillos pagados por la Administración.

Antigüedad mínima sin límite.
Duración la del cursillo.
Salario profesional.
Peticiones máximas 6 % de su categoría considerando las fracciones superiores al 0'5 % como unidad.

Se concederá por solicitudes de los tripulantes.

5.5) Cursillos por necesidad de la Empresa.

Cuando alguno de los cursos de los apartados anteriores se realicen por necesidad de la Empresa, el tripulante se hallará en situación de Comisión de Servicio todo el tiempo que duren los cursillos.

5.6) Licencias para asuntos propios.

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

Estas licencias no tendrán derecho a retribución de ninguna clase.

ARTICULO 11º - EXCEDENCIAS.

1.- Excedencia Voluntaria.

Podrá solicitarla todo tripulante que cuente, al menos, con dos años de antigüedad en la Empresa. Las peticiones se resol-

verán 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 categoría inferior, dentro de su especialidad, percibiendo el salario correspondiente a ésta hasta que se produzca su incorporación a la categoría que le corresponda.

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

2.- Excedencia Forzosa.

Dará lugar a la situación de excedencia forzosa, cualquiera de las causas siguientes:

Nombramientos por cargos políticos, sindicales de ámbito provincial ó superior, electivos ó por designación.

En los casos de cargo político ó sindical, la excedencia comprenderá todo el tiempo que dure el cargo que lo determine, y otorgará de hecho a ocupar la misma plaza desempeñada anteriormente, computándose el tiempo de excedencia como un 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 en la Empresa.

ARTICULO 12º - 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.

ARTICULO 13º - 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 enrolamiento.

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

COMIDA	2.000,— Ptas.
CENA	1.700,— Ptas.
ALOJAMIENTO	Por cuenta de la Empresa.

En el caso de que por motivos justificados hallan 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:

- 1º Expectativa de embarque fuera de su domicilio.
- 2º Comisión de Servicio.
- 3º Durante el tiempo de viaje necesario, para el embarque ó 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 Kms. En caso de uso de éstos medios de utilización, deberá estar justificado por falta de billetes de otro tipo, urgencia de embarque ó, 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 ó, su representante, el importe aproximado de los gastos de locomoción y dietas caso de que no se le entreguen los correspondientes billetes de pasajes.

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

ARTICULO 14º - MANUTENCION.

La Empresa aportará la cantidad necesaria para la alimentación a bordo para que ésta siempre sea 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 mayor ó 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 gamba al finalizar cada mes para conocer gastos por tripulante/día.
- Vigilar que los frigoríficos y oficinas a disposición de los tripulantes contenga 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, etc...

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 materialización el número de tripulantes que van a efectuarlas.

COMIDAS ESPECIALES.

Se entiende por comidas especiales las que se preparan para fechas señaladas como los días, 1 de Mayo, Nuestra Señora del Carmen, Nochebuena y Nochevieja.

La cantidad, calidad y tipo de comida para éstos 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 ó otras situaciones similares. Tampoco se abonará con las pagas extraordinarias ni las horas extraordinarias ni como cualquier otro devengo que reconozca la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

ARTICULO 15º - ENTREPOT.

El entrepot normal será adquirido por la Empresa y descontado en la columna correspondiente de la nómina ó pagado directamente por el tripulante.

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

Se incluirá dentro del entrepot: licores, cerveza, vinos de marca, tabaco y otros artículos que puedan suponer una ventaja económica.

ARTICULO 16º - JORNADA LABORAL.

La jornada de trabajo efectivo se computará anualmente y se aplica de acuerdo con el R.D. 2001/83, que regula la Jornada de Trabajo en el Mar, estableciéndose en una jornada semanal de cuarenta horas.

No obstante, la jornada se distribuye en ocho horas de lunes a viernes y las cuatro horas de la mañana del Sábado se acumulan a vacaciones, las cuatro horas de la jornada del Sábado tarde y las ocho horas del Domingo y Festivos se abonan para todo el personal mensualmente, según consta en el Anexo adjunto sobre materia salarial (Plus de Prolongación de Jornada).

Por recomendación de las partes firmantes del acuerdo 1.987 para Marina Mercante, en función de las posibilidades del tráfico, la Empresa flexibilizará la programación de los trabajos que correspondan a Sábados tarde, Domingos y Festivos con el objeto de mejorar ó incrementar el disfrute del tiempo libre de los tripulantes.

ARTICULO 17º - HORAS EXTRAORDINARIAS.

Las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del Armador ó 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 los erijan 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 buque ó personas en peligro, ó cuando fueren necesarias ó urgentes durante la navegación para la seguridad del buque, personas ó del cargamento.
- 6.- En los supuestos de formalidades aduaneras, cuarentenas y otras disposiciones sanitarias.

FORFAIT HORAS EXTRAS.

Se acuerda que para cubrir las necesidades de los trabajos en los buques por departamentos, la creación de un Forfait o, tanto alzado, cuyo valor mensual viene especificado en las Tablas Salariales, en el bien entendido que, de sobrepasarse el cómputo mensual estipulado, se abonará el exceso del precio de la hora extra estipulado en las anteriormente citadas Tablas Salariales.

ARTICULO 19º - PERIODOS DE EMBARQUE Y VACACIONES.

Se acuerda seguir manteniendo el mismo periodo de embarque y vacaciones consistente en:

Periodo de embarque de 90 días que devengarán 45 días de vacaciones. Se establece una flexibilidad de 15 días hasta un tope máximo de embarque de 105 días.

La tripulación colaborará en los relevos dentro de sus posibilidades, embarcando si es preciso después de haber disfrutado 30 días de vacaciones (a opción del tripulante), acumulándose los días no disfrutados al siguiente periodo de vacaciones. En ningún caso se repetirá esta posibilidad más de una vez cada dos campañas al año.

Finalizadas las vacaciones el límite de expectativa de embarque será de 15 días, transcurridos los cuales, el tripulante pasará a situación de embarcado a los efectos de percepción de salarios contabilizándose esos días como días navegados dentro de la campaña que se inicia.

Los días de viaje tanto al embarcar como al desembarcar, no serán considerados como tales vacaciones, empezando a contarse éstas al segundo día de la llegada a su domicilio.

ARTICULO 19º - ZONAS DE GUERRA.

Cuando un buque halla de partir hacia una zona de guerra efectiva, la Tripulación tendrá derecho a:

- A) A no partir en este viaje, siendo el Tripulante en este caso transbordado 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 2.299,- Ptas./Días.
- C) Caso de que, sin previo conocimiento al partir de viaje, el buque se encuentre en zona de guerra efectiva, los Tripulantes percibirán el 200 % de aumento en todos sus conceptos salariales fijos durante el tiempo que se hallen en dicha zona.
- D) Así mismo, la Empresa, mientras dure la estancia en zona de guerra efectiva suplementará el seguro de accidente hasta cinco millones de pesetas por invalidez permanente, y tres millones de pesetas por muerte.

A los efectos de este artículo se entenderá por zona de guerra efectiva aquella en que la Compañía de Seguros con la que contrate la

Compañía Naviera requiera una cobertura de "Blocking and Trapping" y el importe de la sobreprima a abonar supere el 0'2 % del valor asegurado del buque.

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

ARTICULO 20º - PERMANENCIA EN LUGARES INSALUBRES Y EPIDEMICOS.

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

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

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

ARTICULO 21º - MERCANCIAS EXPLOSIVAS, TÓXICAS O PELIGROSAS.

Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías, conceptuadas como peligrosas conforme a lo indicado en el presente artículo, tendrán derecho a percibir una remuneración en función del incremento del riesgo a que están expuestos y conforme se establece en este mismo artículo. Todo ello sin perjuicio de las medidas de seguridad a tomar durante la carga, transporte y descarga de dichas mercancías, conformes a las disposiciones legales al respecto, y a las consideraciones de la IMCO, según tabla adjunta.

- A) En aquellos buques especializados y dedicados habitualmente al transporte de las mercancías de referencia, con carácter de exclusividad y que por su construcción ó posteriores modificaciones, están especialmente acondicionados y debidamente preparados para su transporte, percibirán lo establecido en la O.T.M.M.
- B) En los buques que circunstancialmente transporten las materias indicadas, en concepto de carga, se abonarán durante el tiempo que dure el 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 está en el Certificado de Arqueo.

En el caso de diferentes mercancías asignadas todas al mismo grupo, se sumarán sus pesos a los efectos cálculo del porcentaje de remuneración. En el caso de mercancías asignadas a diferentes grupos, se sumaran 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 coeficiente el que marque el grupo a que debe asignarse al conjunto de éstas mercancías.

Si considerando las mercancías por separado, la remuneración fuera superior, se estará a esto último.

GRUPO DE PELIGROSIDAD.

Las diferencias a "Clase", "Tipo", "División", "Grupo de Compatibilidad", "Observaciones" y, los condicionamientos reseñados para la clase siete, hacen referencia a los vocablos y referencias en el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas IMCO.

GRUPO "A"

Mercancías reseñadas como pertenecientes a:

- Explosivos: Clase 1. División 1-1. Grupo Compatibilidad A al F.
- Infecciosos: Clase 6-2.
- Radioactivos: Clase 7. Cuando sean materiales radioactivos explosivos ó de "Acuerdos Especiales" se trate.

GRUPO "B"

Explosivos: Clase 1. División 1-1. Grupo Compatibilidad G. Clase 1. División 1-2. Clase 1. División 1-3. Grupos Compatibilidad A,B,C. y nº 0019.

GRUPO "C"

- Explosivos: Clase 1. División 1-3. Resto Mercancías no incluidas en GRUPO "B".
- Gases Inflamables ó Tóxicos: Clase 2. nº ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1077, 1076, y el "Gas de Agua".
- Radioactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje y la de la expedición, correspondan a todos los países afectados por la expedición.

GRUPO "D"

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

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

GRUPO "E"

- Explosivos: Clase 1. División 1-4.

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

GRUPO "F"

- Radioactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponde al país de origen de la expedición y se requiere notificación previa de la expedición a todos los países afectados.
- Gases Inflamables: Clase 2. Cuando sea inflamable. 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.

- Peróxidos Orgánicos: Clase 5-2.

GRUPO "I"

- Radioactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponde al país de origen y no se requiere notificación ni aprobación de la expedición por la Autoridades competentes.
- Corrosivos: Clase 8. Cuando en "Observaciones" está anotado que provocan graves quemaduras y desprenden gases muy tóxicos.

GRUPO "K"

Sólidos inflamables en presencia de humedad: Clase 4-3.

- Corrosivos: Clase 8. Cuando en "Observaciones" está anotado que "Produzcan" graves quemaduras ó que "Desprendan gases muy tóxicos".

CALCULO DE REMUNERACION EN TANTO POR CIENTO SALARIO PROFESIONAL

	2	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90
A	50										
B	30										
C	10	10	30								
D		15	20	30							
E	10	15	25	30							
F		5	11	20							
G			10	20							
H				20							
I				10							
J				15							
K				10							

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

* Sin número.

. Porcentaje mínimo carga : Peso muerto.

"Grupo peligrosidad.

ARTICULO 22* - BAJAS POR ENFERMEDAD O ACCIDENTES.

Durante todo el período de baja por enfermedad con hospitalización, - así como baja por accidente laboral ó enfermedad profesional, se percibirá el 100 % de los empujones mensuales como navegando, así como baja sin hospitalización fuera del domicilio. En otro supuesto será el 75 %.

En caso de hospitalización el tripulante se compromete a justificarlo ante la Empresa.

ARTICULO 23* - CLAUSULA DE REVISION SALARIAL.

Para 1989 los salarios se revisarán con efecto del 1 de Enero de dicho año, si el IPC previsto superará el 5,5%.

ARTICULO 24º - SEGURO DE ACCIDENTES.

Aparte del Seguro Obligatorio de Accidentes y como complemento - del mismo, la Empresa establece a su cargo y a favor de los tripulantes un seguro de accidentes, cubriendo los riesgos de Muerte e Invalidez Absoluta en su actuación profesional, con los capitales asegurados siguientes:

Por muerte.....	2.500.000,- Pesetas
Por invalidez absoluta.....	3.000.000,- Pesetas

ARTICULO 25º - PERDIDA DE EQUIPAJE A BORDO.

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

A) Por pérdida total	120.000,- Ptas.
B) Por pérdida parcial, una cantidad que será inferior a las	120.000,- Ptas.

a juicio del Capitán, una vez oídas al Delegado de los tripulantes y al interesado.

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

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

ARTICULO 26º - 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.

Elic, 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.

ARTICULO 27º - FAMILIARES ACOMPAÑANTES.

Todo el personal de flota puede solicitar de la Empresa directamente ó a través del Capitán, ser acompañado por la mujer y/o hijos, mientras se encuentren embarcados.

La Empresa admitirá la solicitud sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse el marco de las normas establecidas para el buque por SEVIMAR.

En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (Garantías, Técnicos, Sobrecargos, Etc.), que por necesidades de la Empresa deban embarcar en el buque, para efectuar el enrola, el acompañante deberá poseer una Póliza de Seguro que cubra los riesgos que puedan producirse mientras se encuentra en situación de embarque.

Igualmente, acompañará Certificado Médico, actualizado cada año al embarcar.

No podrán ser enroladas mujeres en estado de gestación, hijos menores de ocho años en viajes superiores a tres días en escalas y, en ningún

caso el familiar que esté aquejado de cualquier enfermedad que pueda afectar ó sentirse afectado por la navegación.

El Capitán, de acuerdo con las circunstancias y sin sobrepasar en ningún caso los límites, establecerá el turno de embarque en el que siempre dará preferencia, dentro del año al tripulante que no haya sido acompañado ninguna vez en el mismo periodo, 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 familiares a bordo, de los camarotes disponibles que cumplan esta condición.

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

Se exigirá un orden según las peticiones de embarque.

El acompañante tomará a su cargo el cuidado completo de los alojamientos del tripulante, exceptuando despachos y recintos comunes y, no solicitará servicios extras del departamento de fondos.

Las comidas serán servidas en el comedor en el que se sirva al tripulante al que acompaña. El familiar acompañante viene obligado a cumplir todas las normas de seguridad que rigen al buque.

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

La manutención de la mujer ó del familiar acompañante será a cuenta de la Empresa.

ARTICULO 28º - 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 se hayan recibido en la Naviera.

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

ARTICULO 29º - NATALIDAD.

Todos los tripulantes fijos al servicio de la Empresa, percibirán la cantidad de 12.840,- Ptas. por nacimiento de cada hijo.

Será requisito formal para el abono indicado, la presentación del Libro de Familia ó Certificado de Inscripción en el Registro Civil.

ARTICULO 30º - CAMBIO DE HORARIO DE TRABAJO.

No se iniciará una maniobra, ni se efectuará ningún trabajo salvo fuerza mayor para la seguridad del buque ó pérdidas de mareas o situaciones que en la práctica y a juicio del Capitán se tomen dentro de un apartado como excepcional, durante el horario de comidas.

Nunca se dejará de respetar el horario de comidas. No se considerará a estos efectos como término excepcional, la provisión del buque, por trechos y documentación.

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

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

ARTICULO 30^{BIS} - CAMBIO DE HORARIO DE SALIDA DEL BUQUE.

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

Con cuatro horas de antelación a la salida estimada del buque, deberá comunicarse a la tripulación por medio de los tablones de anuncios -existentes en el buque, los posibles cambios de horarios.

No obstante, habrá un periodo 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 (avería del buque).

La percepción de las horas de demora tendrá la consideración de hora extra fuera del Forfait establecido para el personal fuera de guardia.

ARTICULO 31^o - SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO.

Con un criterio de unificación en las normas y los servicios de Seguridad e Higiene en el trabajo en todos los buques de nuestra flota, y buscando la cooperación efectiva de sus tripulantes, la Empresa, como continuación de la labor que en esta materia se viene realizando, crea los Comités de Seguridad e Higiene a bordo de todos los buques de la Flota, con las atribuciones y competencias que la Legislación vigente reconoce a los mismos.

El Comité de Seguridad a bordo, estará formado por:

Presidente : Capitán
 Vocales : Jefe de Máquinas
 1^o Oficial de Cubierta
 1^o Oficial de Máquinas
 Contramaestre
 Calderero
 Delegado o Miembro del Comité de Flota.

Si a juicio del Comité (Miembros), fuese necesario, dada la naturaleza del tema a tratar, podrá formar parte del Comité de una manera eventual, el Cocinero.

Así mismo, si existiesen varios delegados de un mismo buque, podrá asistir a la reunión con voz pero sin voto.

OBJETIVOS:

- A) Anular los esfuerzos de toda la tripulación, para que el buque pueda ser considerado un lugar seguro de trabajo.
- B) Evitar los accidentes a bordo.
- C) Mejorar las condiciones de seguridad.
- D) Recomendar modificaciones y recibir sugerencias encaminadas al logro de una mayor garantía de seguridad, tanto de los tripulantes como del buque.

- E) Interesar de la Empresa el que se ponga a disposición del Comité de Seguridad e Higiene en cada buque toda la normativa y circulares en la materia.

FUNCIONES:

- A) Velar que a bordo se cumplan con las normas de Seguridad e Higiene.
- B) Promover la observancia para las medidas de prevención de accidentes.
- C) La presentación de la Dirección de la Empresa, de sugerencias, propuestas y recomendaciones, para la adopción de cualquier medida de seguridad a bordo.
- D) La comprobación y correcto funcionamiento de los aparatos para la prevención y lucha contra incendios y accidentes.
- E) La vigilancia de la ejecución de los ejercicios de seguridad reglamentaria. Los ejercicios de adiestramiento y práctica a bordo (abandono, contraincendios, emergencias, etc.) se llevarán a cabo semanalmente, y en los días señalados por el Comité de Seguridad e Higiene.
- F) Análisis de los accidentes ocurridos a bordo, haciendo las recomendaciones necesarias para evitar la repetición.
- G) Proponer la concesión de recompensas al personal que se distinga por comportamiento o intervención en actos meritorios así como sanciones a quien incumpla normas e instrucciones sobre seguridad.
- H) Proponer a la Dirección de la Empresa los títulos de aquellas publicaciones en materia de seguridad que deban formar parte de la biblioteca del buque.
- I) Participar junto con la Empresa en la programación de cursos sobre seguridad.

Al 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 una 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 del propio Comité.

ARTICULO 32^o - FONDEADAS Y ATRAQUES EN ZONA DE DIFÍCIL COMUNICACION.

Cuando un buque se encuentra fondeado o atracado en zona de difícil comunicación, tanto en puertos nacionales o extranjeras, la Empresa por medio de la COMISION DE SEGURIDAD E HIGIENE y bajo la supervisión del Capitán, establecerá y coordinará un servicio de botes o de locomoción terrestre, según los casos, hasta el centro urbano más próximo. Siempre que las condiciones del tiempo y los usos y costumbres del puerto lo admitan.

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

ARTICULO 33^o - SERVICIOS RECREATIVOS Y CULTURALES.

La Empresa dotará a todos sus barcos de un aparato de T.V. y uno de radio-cassette por cámara, siendo por cuenta de aquella todos los gastos de instalación y/o reparación.

En los buques de altura, se dispondrá de cine o video.

Los buques dispondrán para el 1.989 de una asignación de 30.000,- Ptas..

La Empresa deberá dotar a los buques de los Libros Laborales y Profesionales que se determinen por una Comisión nombrada al efecto.

El costo de éstos libros será por cuenta de la Empresa y no podrá ser imputada a la asignación establecida. La cantidad asignada se empleará en la compra de juegos recreativos y libros para la Biblioteca.

ARTICULO 34º - ROPA DE TRABAJO.

La ropa de trabajo será por cuenta de la Empresa ateniéndose a lo establecido en las normas de Seguridad e Higiene en el trabajo.

ROPA DE TRABAJO A BORDO:

A) Oficiales de Puente y Radiotelegrafistas.

Dispondrán de dos buzos, un equipo de agua completo, un casco (linterna y guantes), según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de lo viejo); máscara anti-humo.

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) Contramaestre y Marineros.

Dispondrán de tres buzos ó similares, un equipo de agua, un casco, calzado especial de seguridad, linternas y guantes, en cantidades suficientes, según necesidades (ante la entrega de lo viejo), y máscara anti-humo.

Al personal de máquinas se le dotará de cascos de protección de oídos.

D) Calderete, Electricista y Engrasadores.

Percibirán los mismos efectos que los de cubierta, excepto ropa de agua que utilizarán la ya citada comunmente para el departamento de máquinas.

E) Personal de Cocina.

Los cocineros dispondrán de dos chaquetillas blancas, dos pantalones, tres camisetas, seis delantales.

Los camareros dispondrán de dos chaquetillas blancas y dos pantalones.

Hermitán. 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 y chubasqueros), serán entregados al desembarco a sus respectivos jefes de departamento.

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

La Comisión de Seguridad e Higiene a bordo, determinará el estado de los mismos.

Artículo 35º - 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 fuere 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 2º su realización no revig - ta el carácter de voluntariedad se mantendrá el tratamiento económico pactado entre Tripulación y Empresa incrementado con el porcentaje del artículo 24, de cada Empresa.

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

Son trabajos especiales:

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

b) Se exceptuarán del párrafo anterior, todos aquellos buques especializa - dos y modulados para el transporte de contenedores con infraestructura adecuada en bodegas y cubierta para la misma, incluyendo guías, y que - estén dotados de los medios adecuados seleccionados y elaborados a medida y ligeros y con elementos o fundamentos fijos de 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, rade o río.

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

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

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

Estos trabajos tendrán la consideración siguiente:

1) Los encuadrados en la tabla según la misma en sus referencias al con - trol. Se calculará el tanto por ciento que corresponden cuando sea parcial.

2) Los trabajos especiales de limpieza de bodegas tendrán la siguiente con - sideración económica de 339 Ptas./hora y por cada uno de los puntos a), b), c), se abonarán 339 pesetas pero en ningún caso el total podrá ex - cer de 797 pesetas hora/hombre trabajado.

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

ARTICULO 36º - PERSONAL FIJO EN PLANTILLA.

La Empresa se compromete a hacer fijos en plantilla, de forma paulatina, el número de tripulantes que diga la O.T.M.M. (29 tripulantes) en un periodo entre dos y tres meses máximo, previa selección por la Empresa, y Jefes de Departamentos de los respectivos barcos.

Este artículo entrará en vigor en el mismo momento de la firma del presente Convenio de 1989.

Artículo 37º - 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 a lo normal.

Trabajos que deberán ser realizados por personal ajeno al buque.

- * Limpieza, picado o pintado del interior de la caja de cadenas.
- * Limpieza, picado o pintado del interior del tanque de lastre.
- * Limpieza, picado o pintado o encalichado de tanques de agua dulce.
- * Limpieza, picado o pintado bajo planchas de toda la sentina de máquinas.
- * Limpieza, picado o pintado en el interior de cofferdams.
- * Picado con chorro de arena o chorreado.
- * Limpieza de tanques de aceite o combustible.
- * Trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga en buques petroleros. Cuando estos trabajos deban realizarse navegando se considerarán sucios, penosos o peligrosos.

En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse en la mar por seguridad del buque o si las condiciones higiénicas así lo exigieran, se estará a su consideración económica de acuerdo con la tabla anexo número 1.

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

- * Trabajos en el interior de la caja de cadenas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- * Trabajos en el interior de cofferdams y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- * Trabajos en el interior de tanques de lastre o agua dulce y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- * Trabajos bajo plancha de la sentina de máquinas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- * Limpieza completa del interior del Carter del motor principal.
- * Limpieza o trabajos sin limpieza del interior de la galería de barridos.
- * Limpieza del interior de conductos de humo, calderas y calderetas.
- * Trabajos en el interior de tanques de aceite y/o combustible.
- * Trabajos en el interior de conductos de humo o calderas.
- * Trabajos en la mar ocasionados por averías del propulsor principal.
- * Limpieza de sentinas corridas de bodega.
- * Trabajos en cuadros eléctricos a alta tensión.
- * Pintado a pistola en recintos cerrados.
- * Encalichado o cementado en recintos cerrados.

TABLA DE BAREMOS NUMERO 1
DE 1001 A 3000 TRB

Limpieza total de la caja de cadenas	20.533,-- Ptas.
Limpieza total del interior de cofferdams	15.969,-- Ptas.
Limpieza completa del interior de tanques de lastre y/o agua dulce	20.533,-- Ptas.
Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas ..	2.505,-- Ptas.
Limpieza completa del Carter del M.P.	4.562,-- Ptas.
Limpieza del interior de la galería de barridos ..	4.106,-- Ptas.

Limpieza completa de conductos de humo, calderas y calderetas	59.321,-- Ptas.
Picado y pintado total del interior de: caja de cadenas, cofferdams, tanques de lastre, de agua dulce con encalichado	38.786,-- Ptas.
Limpieza bajo planchas de toda la sentina de máquinas	34.223,-- Ptas.
Limpieza de tanques de aceite ó combustible	15.971,-- Ptas.
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite	22.816,-- Ptas.
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas ..	63.884,-- Ptas.
Limpieza de enfriadores de frigorífica y aire acondicionado con varilla	5.000,-- Ptas.
Limpieza de enfriador reductora con varilla	2.500,-- Ptas.
Limpieza de la turbo	10.000,-- Ptas./hombre

Cuando los trabajos sean parciales, se valorarán porcentualmente al trabajo realizado.

TABLA DE BAREMOS PACTADA ENTRE EMPRESA Y TRABAJADORES. Nº 2 MAQUINAS

Válvula de Escape M.P.	2.397,-- Ptas.
Injector M.P.	2.397,-- Ptas.
Bomba de Combustible de Alta M.P.	11.984,-- Ptas.
Cambio de Lava M.P.	11.984,-- Ptas.
Culata M.P.	66.936,-- Ptas.
Culata y Pistón M.P.	65.912,-- Ptas.
Culata, Pistón y Camisa M.P.	77.896,-- Ptas.
Cojinetes de Bancada M.P.	11.984,-- Ptas.
Trabajo en cuadro eléctrico 380 V.	3.595,-- Ptas.
Limpieza Tanque de Retorno y Carter M.P.	29.960,-- Ptas.
Limpieza Interior Botellas de Aire	3.595,-- Ptas.
Enfriador de Aceite y Agua M.P. (con varillado) ...	4.794,-- Ptas.
Culatas e Injectores MM.AA.	2.397,-- Ptas.
Bomba de Servicios Generales y similares	3.992,-- Ptas.
Bombá de Agua Salada Principal y similares	11.984,-- Ptas.
Soldado de Cadenas de Bodegas	2.397,-- Ptas.

DEPARTAMENTO DE CUBIERTA.

Pintado a pistola de bodegas	1.284,-- Pt/H/Tr.
Limpieza, picado y encalichado Tanques Agua Dulce ..	5.350,-- Pt/H/Tr.

Trabajos de pintado exterior con guindolas:

Pintado de chimeneas	21.400,-- Pt/Un.
Pintado de amuradas	32.100,-- Pt/Un.
Pintado de costados verticales	32.100,-- Pt/Un.
Pintado de palos	1.070,-- Pt/H/Tr.

Estas cantidades se entenderán por trabajos totales, realizados en las debidas condiciones de seguridad. En trabajos parciales, se percibirá a pro rata correspondiente.

DEPARTAMENTO DE FONDA.

Trabajos de Lavandería	24.075,-- Ptas.
------------------------------	-----------------

ARTICULO 38º - ALUMNOS.

Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de la ayuda familiar a que tuvieran derecho, durante todo el tiempo que estén embarcados, una gratificación de 53.300,- Ptas. mensuales durante 1989.

DISPOSICIONES ADICIONALES

1º - COMISIÓN PARITARIA

Para interpretar y vigilar la aplicación del Presente Convenio de Empresa, se crea una Comisión Paritaria de hasta 6 miembros, com-

puesta por tres miembros de la parte Patronal y tres miembros de / la parte Social.

Las partes someterán cuantas dudas, discrepancias o conflictos pudieran derivarse de la interpretación del Convenio a esta Comisión quien resolverá lo que proceda en el plazo más breve posible y debiendo reunirse no más de 7 días laborables después de cada requerimiento de las partes.

20 - 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, / salvo siempre de sus obligaciones de trabajo.

El ejercicio de estas funciones, sin perjuicio de lo establecido / en el Estatuto de los Trabajadores, se concreta en las siguientes facultades:

11. Expresar con toda libertad sus opiniones en las materias concernientes a la esfera de representación sindical.
21. Reunirse con el resto de la tripulación para deliberar sobre temas de actividad sindical.
31. Promover las acciones a que haya lugar para la defensa de los derechos o del interés sindical de sus representancias.
41. Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso o injerencia que afecte al ejercicio libre de su función.
51. 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:

Los miembros Delegados de los tripulantes de la Flota, dispondrán de una reserva de hasta 60 horas laborables retribuidas mensualmente para el ejercicio de su actividad en los siguientes casos:

19. Asistencia a Congresos, Asambleas, Consejos Coordinadoras en su caso y, en general, a cualquier clase de reuniones a que fueran convocados por su Sindicato.
29. Participación en seminarios, cursos o actividades de carácter formativo sindical, promovidos por el sindicato al que pertenecieran o cuando expresamente o personalmente se le convoque.
39. 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 60 horas y de las de a su cargo, el Delegado de los tripulantes dará el oportuno preaviso al Capitán.

Los Delegados garantizarán la no demora del buque por su asistencia a / cursos.

Norma 3:

Derechos y funciones del Delegado de los Tripulantes.

19. Vigilar el estricto cumplimiento de las normas laborales reglamentarias o pactadas, especialmente las relativas a jornada, vacaciones y horas / extraordinarias.
29. Integrarse en las Comisiones sobre Manutención a bordo, y de Seguridad e Higiene.
39. No ser trasladado contra su voluntad en tanto dure el ejercicio de su cargo sindical.
49. Caso de que una vez finalizadas sus vacaciones existiese la imposibilidad de incorporar a un Delegado de los tripulantes a aquél en que fué elegido

y se previera dicha imposibilidad por un período de tiempo superior a 15 días, excepcionalmente la Empresa podrá disponer de él para otro buque / por un tiempo limitado comprometiéndose a reincorporarlo al buque del que es Delegado a la primera oportunidad.

59. Convocar la asamblea del buque por propia iniciativa o cuando se lo solicite un tercio de la tripulación.
69. Ser informado por el Capitán de todas las sanciones impuestas por faltas muy graves.
79. Utilizar todos los servicios de impresión, comunicación y oficinas de a bordo para el desarrollo de sus funciones sindicales, si fuera necesario, previa autorización del Capitán que procurará concederla si no perjudica el normal desarrollo de los servicios y necesidades del buque y, dando preferencia a los servicios oficiales. Aquéllas comunicaciones que afectan a ambas partes correrán a cargo de la Empresa, las que sean únicas y exclusivamente de carácter sindical, / correrán a cargo de los tripulantes.
89. Cuando la actuación del Delegado de los tripulantes de flota realizada fuera del centro de trabajo, suponga gestión en defensa de los intereses 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.

Norma 4:

Los tripulantes podrán ejercer su derecho de asamblea previo aviso al Capitán del buque.

Las Asambleas 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 será el responsable 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 responsables de los sindicatos legalmente constituidos y, una vez acreditada su condición ante el Capitán u Oficial de guardia, podrán efectuar visitas a bordo a fin / de cumplir sus misiones siempre que ello no obstre 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 gozarse 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.

CLAUSULA ADICIONAL PRIMERA

Este Acuerdo es de aplicación con exclusión de cualquier otro Acuerdo o Convenio Colectivo que en otro ámbito pudiera firmarse, aplicándose con carácter subsidiario en aquellas materias no reguladas en este Acuerdo lo que con carácter general rija para el Sector de Marina Mercante mediante Convenio General del Sector o subsidiariamente Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante y Legislación Laboral vigente.

DISPOSICION FINAL

En el presente Convenio, correspondiente al año 1989, se han actualiza

do todos los conceptos de carácter económico referentes al año 1988, por lo que queda cerrado dicho año a efectos de estas reclamaciones. El tema económico se centra en el año 1989.

NAVICAR, S.A.

TABLA SALARIAL AÑO 1.989

INCREMENTADA EN UN 7% RESPECTO A LA
DEL AÑO 1988

CATEGORIA	CODIGO	S. PROF.	P. P. P. EXTRA	PLUS	T. VACAC.	FORFAIT	H. EXTRA	HORAS	G. MANDO	T/EMBARCADO	TRienio
CAPITAN		186.644	33.310	13.217	233.171	91.071	1.935	50	16.461	340.703	10.998
J. MAQ.		182.202	32.570	13.217	227.989	83.213	1.769	50	13.610	324.812	10.738
1º OFIC.		133.352	24.428	13.217	170.997	87.762	1.708	55	---	258.759	7.889
2º OFIC.		116.524	21.624	13.217	151.365	70.613	1.511	50	---	221.978	6.907
M. NAVAL		112.940	21.026	13.217	147.183	64.609	1.387	50	---	211.792	6.698
MAESTR.		86.073	16.548	13.217	115.838	57.316	1.227	50	---	173.154	5.131
SUBALT.		75.288	14.751	13.217	103.256	48.460	1.037	50	---	151.716	4.502

22991 RESOLUCION de 23 de agosto de 1989, de la Dirección General de Trabajo, por la que se homologa con el número 2.885 la mascarilla autofiltrante marca «Moldex-Metric», modelo Pura-Mask 2365, importada de la República Federal de Alemania y presentada por la Empresa «Squadra, Sociedad Anónima», de Madrid.

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

Primero.-Homologar la mascarilla autofiltrante marca «Moldex-Metric», modelo Pura-Mask 2365, presentada por la Empresa «Squadra, Sociedad Anónima», con domicilio en Madrid, calle General Moscardó, número 3, quinto A, que la importa de la República Federal de Alemania, donde es fabricada por su representada, la firma «Moldex-Metric Ag & Co. Kg.», de Walddorf, como mascarilla autofiltrante, medio de protección personal de las vías respiratorias.

Segundo.-Cada mascarilla autofiltrante de dichos marca y modelo llevará en sitio visible un sello inalterable y que no afecte a sus condiciones técnicas y, de no ser ello posible, un sello adhesivo con las adecuadas condiciones de consistencia y permanencia, con la siguiente inscripción: «M.T.-Homol. 2.885.-23-8-89.-Mascarilla autofiltrante».

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.º de la Orden citada, sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores y Norma Técnica Reglamentaria MT-9, de mascarillas autofiltrantes, aprobada por Resolución de 28 de julio de 1975 («Boletín Oficial del Estado» de 9 de septiembre).

Madrid, 23 de agosto de 1989.-El Director general, Carlos Navarro López.

22992 RESOLUCION de 23 de agosto de 1989, de la Dirección General de Trabajo, por la que se homologa con el número 2.884 la mascarilla autofiltrante marca «Moldex-Metric», modelo Pura-Mask 3305, importada de la República Federal de Alemania y presentada por la Empresa «Squadra, Sociedad Anónima», de Madrid.

Instruido en esta Dirección General de Trabajo expediente de homologación de dicha mascarilla autofiltrante, con arreglo a lo prevenido en la Orden de 17 de mayo de 1974 («Boletín Oficial del Estado» del), sobre homologación de los medios de protección personal de los

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

Primero.-Homologar la mascarilla autofiltrante marca «Moldex-Metric», modelo Pura-Mask 3305, presentada por la Empresa «Squadra, Sociedad Anónima», con domicilio en Madrid, calle General Moscardó, número 3, quinto A, que la importa de la República Federal de Alemania, donde es fabricada por su representada, la firma «Moldex-Metric Ag & Co. Kg.», de Walddorf, como mascarilla autofiltrante, medio de protección personal de las vías respiratorias.

Segundo.-Cada mascarilla autofiltrante de dichos marca y modelo llevará en sitio visible un sello inalterable y que no afecte a sus condiciones técnicas y, de no ser ello posible, un sello adhesivo con las adecuadas condiciones de consistencia y permanencia, con la siguiente inscripción: «M.T.-Homol. 2.884.-23-8-89.-Mascarilla autofiltrante».

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.º de la Orden citada, sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores y Norma Técnica Reglamentaria MT-9, de mascarillas autofiltrantes, aprobada por Resolución de 28 de julio de 1975 («Boletín Oficial del Estado» de 9 de septiembre).

Madrid, 23 de agosto de 1989.-El Director general, Carlos Navarro López.

22993 RESOLUCION de 11 de septiembre de 1989, de la Subsecretaría, por la que se emplaza a los interesados en el recurso contencioso-administrativo número 55/1989 interpuesto ante la Sala Segunda de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

Ante la Sala Segunda de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid se ha interpuesto por doña María del Carmen de Andrés Martínez, funcionaria de la Seguridad Social, destinada en la Dirección Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social de Madrid, el recurso contencioso-administrativo número 55/1989, contra la Resolución de 29 de febrero de 1988, sobre adjudicación de puestos de trabajo en la Administración de la Seguridad Social, por el procedimiento de Acoplamiento Baremado.

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, sin que su personación en autos pueda retrotraer ni interrumpir el curso de los mismos.

Madrid, 11 de septiembre de 1989.-El Subsecretario, Segismundo Crespo Valera.