

## IMPORTE TRIENIOS Y QUINQUENIOS AÑO 1983

<u>Categorías</u>		
	<u>Trienio</u>	<u>Quinqu.</u>
<u>Personal de Fabricación</u>		
Encargado General .....	12'10	24'20
Contramaestre .....	11'15	22'30
Encargado .....	9'35	18'70
Sub-Encargado .....	8'65	17'30
Especialista Avenajado .....	7'95	15'90
Especialista .....	7'80	15'60
Ayudante de Especialista .....	7'45	14'90
Peón .....	7'10	14'20
Pinche 16/18 años .....	4'05	8'10
<u>Personal de Entrenimiento y Construcción.</u>		
Jefe de Taller .....	12'35	24'70
Maestro de Taller de 1ª .....	11'65	23'30
Maestro de Taller de 2ª .....	11'10	22'20
Oficial de 1ª Especial .....	9'80	19'60
Oficial de 1ª .....	9'35	18'70
Oficial de 2ª .....	8'65	17'30
Oficial de 3ª .....	7'80	15'60
Aprendiz de 4º año .....	4'35	8'70
Aprendiz de 3º año .....	4'05	8'10
Aprendiz de 2º año .....	2'85	5'70
Aprendiz de 1º año .....	2'55	5'10

18459

*RESOLUCION de 17 de mayo de 1983, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del III Convenio Colectivo de las Compañías Navieras «Lineas Asmar, S. A.», y «Compañía Zorroza, S. A.», y su personal de flota.*

Visto el texto del III Convenio Colectivo de las Compañías Navieras «Lineas Asmar, S. A.», y «Compañía Zorroza, S. A.», recibido en esta Dirección General de Trabajo con fecha 9 de mayo de 1983, suscrito por la representación de la Empresa y la de su personal de flota el día 4 de mayo del mismo año.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, que aprobó el Estatuto de los Trabajadores, y en el 2, b), del Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de convenios colectivos de trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Ordenar su inscripción en el Registro de Convenios de esta Dirección General.

Segundo.—Remitir el texto original del mismo al Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación (IMAC).

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

Notifíquese este acuerdo a la Comisión Negociadora.

Madrid, 17 de mayo de 1983.—El Director general, Francisco José García Zapata.

Comisión Negociadora del III Convenio Colectivo de las Compañías Navieras «Lineas Asmar, S. A.», y «Compañía Zorroza, S. A.», y su personal de flota.

**III CONVENIO COLECTIVO PARA EL PERSONAL DE FLOTA DE LAS COMPAÑÍAS LINEAS ASMAR, S.A. Y CIA. MARITIMA ZORROZA, S.A.**

**ARTICULO 10.- AMBITO DE APLICACION**

El presente Convenio se otorga entre las Compañías Líneas Asmar, S.A. y Compañía Marítima Zorroza, S.A. y su personal de Flota comprendido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante.

**ARTICULO 20.- VIGENCIA, PRORROGA Y DENUNCIJA**

El presente Convenio entrará en vigor al día 1 de Enero de 1983, cualquiera que sea la fecha de su firma y su duración, en cuanto al articulado se refiere, será de 2 años, excepto los artículos referentes a incremento salarial y vacaciones.

Se considerará tácitamente prorrogado de año en año, si no lo denunciara cualquiera de las partes firmantes del mismo, con una antelación mínima de tres meses al término natural del mismo, o en su caso de las prórrogas, mediante escrito a la Autoridad competente, con copia a la otra parte firmante.

**ARTICULO 30.- UNIDAD DE EMPRESA Y FLOTA**

A los efectos de observancia del presente Convenio, se ratifica el principio de unidad de Empresa y Flota para todo el conjunto de los buques de las Compañías Líneas Asmar, S.A. y Compañía Marítima Zorroza, S.A., actuales y futuros.

Dada la unidad de Empresa y Flota que se considera, todos los tripulantes deberán admitir ser embarcados y/o desembarcados y transbordados a cualquiera de los buques de ambas Empresas.

Asimismo, la unidad de Empresa significa que, a todos los efectos de antigüedad, contratos, Seguridad Social, etc., tienen validez total y sujeta a los derechos adquiridos en cualquiera de los buques de ambas Empresas.

La Empresa se compromete a solucionar a los tripulantes, cualquier problema que pueda surgir, basado en los aparentes cambios de Empresa que figuren en los documentos laborales y profesionales que afecten a los tripulantes.

**ARTICULO 40.- VINCULACION A LA TOTALIDAD**

A todos los efectos, el presente Convenio constituye una unidad indivisible, por lo que no podrá pretenderse la aplicación de una o varias de sus 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 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 Comisiones negociadoras.

**ARTICULO 50.- COMPENSACION Y ABSORCIÓN FUTURAS**

El conjunto de condiciones 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 cualquier origen que fuera, 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 mejorará cualquiera de los temas pactados no salariales, será de aplicación en su contenido y regulación sobre lo establecido en el presente Convenio.

**ARTICULO 60.- PERIODO DE PRUEBA**

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 a que el tripulante se dedique, que no podrá ser superior al que establece la escala siguientes:

- Titulados: 4 meses
- Maestranza y Subalternos: 2 meses

Durante dicho período ambas partes pueden rescindir unilateralmente el Contrato de trabajo comunicándolo a la otra parte por escrito, con una antelación mínima de 8 días.

Caso de que el período de prueba expire en el curso de una travesía, ésta se considerará prorrogada 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 notificado al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado en el párrafo anterior de este artículo.

En caso contrario, se considerará al tripulante como fijo de plantilla. En el caso de que expire por voluntad del tripulante y ello ocurra en el viaje o puerto extranjero, se considerará prorrogado hasta puerto español y si el tripulante opta por desembarcar en puerto extranjero el traslado será por cuenta del mismo.

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

Las bajas por enfermedad y accidente, interrumpen el período de prueba de conformidad con la legislación vigente.

**ARTICULO 78.- COMISION DE SERVICIO**

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

En Comisión de Servicio los tripulantes devengarán el salario real que gozaban disfrutando en su puesto normal de trabajo, así como vacaciones de Convenio.

**ARTICULO 80.- TRANSBORDO**

Se entiende como tal el traslado del tripulante de un buque a otro de ambas Empresas, dentro del transcurso del período de embarque.

Existen dos clases de transbordos:

a) Por iniciativa de la Empresa.- Por necesidades de organización ó de servicio, el transbordo será dispuesto por la Empresa, a cuyo efectos se seguirán los siguientes criterios:

10.- No haber sido transbordado más de una vez en el período de embarque.

20.- Si el tripulante transbordado lo fuera a un buque donde las percepciones salariales resultaran inferiores a las que tenía, en condiciones honoríficas de trabajo, percibirá una cantidad equivalente a la diferencia que resulte entre el salario correspondiente al buque de origen y lo que le correspondiera en su nuevo destino, referido a la mensualidad en que se realice el transbordo.

b) Por iniciativa del tripulante.- Cuando por causas justificadas el tripulante así lo solicite y la Empresa pueda proporcionárselo

En ambos casos, hasta que el tripulante no esté enrolado en el nuevo buque, permanecerá con las condiciones que venía disfrutando en el buque anterior del cual desembarcó, siendo por cuenta de la Empresa los gastos que el transbordo ocasione al tripulante.

**ARTICULO 82.- LICENCIAS**

a) Con independencia del período reglamentario de vacaciones, se reconoce el derecho a solicitar licencias por motivo que a continuación se enumeran:

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

b) La concesión de toda clase de licencias corresponde al Naviero o Armador. El peticionario deberá presentar la oportuna in-

tancia y el Naviero o Armador adoptará la resolución sobre la misma dentro de los treinta días siguientes a su solicitud.

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

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

**1) LICENCIAS POR MOTIVO DE INDOLE FAMILIAR**

Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

Causas	Días
Matrimonio.....	20
Nacimiento hijos, hasta.....	15
Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y herman.hasta	10
Muerte cónyuge e hijos, hasta.....	15
Muerte padres y hermanos, hasta.....	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 del matrimonio.

En cuanto a las licencias por nacimientos de hijos, se estará a lo siguiente:

a) El tripulante que en el momento del nacimiento se encuentre en la mar o en puerto de difícil traslado a su domicilio, podrá optar por acumular esta licencia a vacaciones.

b) No obstante el párrafo anterior, si a la llegada del buque a puerto español, la Empresa ofrece al tripulante la oportunidad de trasladarse a su domicilio por un mínimo de 6 días, y el tripulante no aceptase, perderá el derecho a esta licencia.

c) Si en el momento del nacimiento, el tripulante se encuentra de vacaciones, no tendrá derecho a esta licencia, salvo que le que den por disfrutar menos de 15 días, en cuyo caso podrá permanecer en su domicilio hasta quince días después del nacimiento.

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

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

**2) LICENCIAS PARA ASISTIR A CURSOS, CURSILLOS Y EXAMENES**

a) Cursos oficiales para la obtención de títulos o nombramientos superiores en la Marina Mercante.

Antigüedad Mínima.....	2 años
Duración.....	la del curso

Salario..... Base  
 Num. de veces..... Retribuida una sola vez.  
 Vinculación a la Naviera..... Según lo dispuesto en la O.T.M.M.  
 Peticiones máximas..... 6 % de los puestos de trabajo.

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

b) Cursos de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales.

Antigüedad mínima..... sin limitación  
 Duración..... la del curso  
 Salario..... base  
 nº de veces..... retribuida una sola vez.

c) Cursos de capacitación y formación profesional de los tripulantes y adecuados a los tráficoes específicos de cada Empresa.

Antigüedad mínima..... 1 año  
 Duración..... la del curso  
 Salario..... base  
 nº de veces..... Una sola vez  
 Vinculación a la Empresa..... 1 año  
 Peticiones máximas..... 1 por 100 de los puestos de trabajo.

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

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

d) Cursos 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 dichos cursos.

LICENCIAS PARA ASUNTOS PROPIOS

Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora por un periodo de hasta 6 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 retribución de ninguna clase.

ARTICULO 100.- EXCEDENCIAS

a) VOLUNTARIA

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

El plazo mínimo para las excedencias será de seis meses y el máximo de 5 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 le concedió la excedencia, no solicitase su reingreso en la

Empresa, causará baja definitiva en la misma. Si solicitase el reingreso, éste se efectuará tan pronto exista vacante en su categoría.

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

El excedente, una vez reincorporado 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.

b) FORZOSA

En estas licencias, se estará a lo que en cada momento disponga la legislación correspondiente.

ARTICULO 110.- ESCALAFONES

La Empresa llevará obligatoriamente, de acuerdo con los artículos 69,70,71, 72 y 73 de la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante (O.T.M.M.), un escalafón público donde figure todo el personal de la misma, con su cargo y antigüedad, regístrándose lo determinado en dicha Ordenanza en todos los aspectos, enviando el mismo anualmente a los buques, cuando haya sufrido variaciones.

ARTICULO 120.- PREMIOS, FALTAS Y SANCIONES

Se estará a lo dispuesto en los artículos 173 y siguientes de la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

ARTICULO 130.- DIETAS Y VIAJES

a) DIETAS

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

Se percibirán dietas en los siguientes casos:

- 1º.- Comisión de servicio fuera del domicilio
- 2º.- Durante el tiempo de viaje necesario para el embarque o desembarque hasta la llegada a su domicilio.
- 3º.- En la expectativa de embarque fuera del domicilio.

Las Dietas en territorio nacional estarán integradas por el conjunto de los siguientes conceptos y valores:

	PARA 1.983	PARA 1.984
Alojamiento.....	2.100	2.700
Desayuno.....	250	325
Comida.....	1.000	1.200
Cena.....	1.000	1.200

De estos valores, al tripulante se le abonará en nómina el (o los) correspondiente (s) al concepto que haya utilizado.

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

b) VIAJES

1º).- La Empresa abonará los gastos de viaje eligiendo al tripulante el medio de transporte más idóneo, adecuado y directo, quedando excluidos los taxis de alquiler de largo recorrido, los coches de alquiler y las clases de lujo. Para los taxis de largo recorrido, se considerará como tal las distancias superiores a 25 kms.

En caso de uso de estos medios, su utilización deberá estar justificada por falta de billete de otro tipo, urgencias de embarque, o por que de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante deberá presentar los justificantes correspondientes a los gastos ocasionados, a fin de reintegrárselos, caso contrario no le serán abonados.

29).- Para la utilización de los taxis de largo recorrido, deberá existir previa autorización del Departamento de Personal.

30).- El tripulante al embarcar o desembarcar, podrá solicitar de la Empresa el que le sea facilitado el billete correspondiente.

La Empresa, dentro de sus posibilidades, reservará el billete prepagado al tripulante en el aeropuerto que corresponda.

No obstante, si el tripulante al llegar al aeropuerto encuentra alguna dificultad para que le sea facilitado el billete en el mismo, deberá adoptar las medidas oportunas a fin de cumplir con la orden de embarque recibida.

Cualquier anomalía que le surja en el aeropuerto, deberá notificarla al Departamento de Personal de la Empresa, a fin de que, si es posible, sea subsanado.

Se entiende que el hecho de que, por la circunstancia que fuera, no se le pudiera facilitar el billete para embarque, no será motivo para no cumplir la orden de embarque recibida.

#### EXCESO DE EQUIPAJE

##### EMBARQUE DE TRIPULANTES

En los vuelos nacionales, la Empresa abonará el exceso de equipaje, desde el peso autorizado en el billete y hasta un límite de 30 kilos, previa justificación con la factura correspondiente.

##### DESEMBARQUE DE TRIPULANTES

Al desembarcar un tripulante, y para los vuelos nacionales, en caso de exceso de equipaje, se le abonará por los mismos kilos de exceso que al embarque, previa justificación con la factura correspondiente.

#### ARTICULO 149.- MANUTENCION

a) La Empresa aportará la cantidad necesaria para que la alimentación a bordo sea siempre sana, variada, abundante y nutritiva, a base de productos de calidad y en perfecto estado de conservación.

b) Se formará una Comisión compuesta por el Mayor-domo o Cocinero, un titulado y un no titulado, y supervisada por el Capitán.

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

- Controlar las propuestas de pedidos, las facturas y realizar inventarios de pesos y calidades.
- Realizar el inventario de gamba al final de cada mes para conocer el gasto por tripulante y día.
- Establecer el cálculo de calorías y minutos.
- Vigilar que los frigoríficos y oficinas a disposición de los tripulantes contengan un surtido de alimentos básicos a juicio de la Comisión.

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

#### ARTICULO 150.- ENTREPOT

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

El reparto del entrepot se efectuará por la Comisión nombrada para manutención, correspondiendo al control al Capitán del buque o persona en quien él delegue.

#### ARTICULO 169.- SALARIOS

Los salarios brutos anuales para cada categoría y buque, serán los fijados en los anexos 1, 2, 3 y 4.

El sueldo anual está dividido en doce (12) pagas mensuales. Las pagas extras están incluidas y prorrateadas en las mensualidades. Estos salarios se abonarán en situación de expectativa.

Los salarios constan de los siguientes conceptos:

Sueldo base, Plus de Tonelaje y Gratificación de Mando para los Capitanes y Jefes de Máquinas cuando desempeñen dichos cargos.

#### ARTICULO 170.- TRABAJOS, SUCIOS, PENOSOS Y PELIGROSOS

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

##### TRABAJOS QUE DEBERAN SER REALIZADOS POR PERSONAL AJENO AL BUQUE

- Limpieza, picado o pintado del interior de la caja de cadenas.
- Limpieza, picado o pintado del interior de cofferdams.
- Limpieza, picado o pintado del interior de tanques de lastre.
- Limpieza, picado o pintado o encalichado de tanques de agua dulce.
- Limpieza, picado o pintado bajo planchas de toda la sentina de máquinas.
- 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.

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

##### TRABAJOS QUE DEBERAN REALIZARSE POR LA DOTACION DEL BUQUE Y QUE TIENEN LA CONSIDERACION 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 planchas de la sentina de máquinas, cámara de bomba y calderas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Limpieza completa del interior del cárter del motor principal.
- Limpieza o trabajos sin limpieza del interior de la galería de barrido.
- 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 y calderas.
- Trabajos en la mar ocasionados por averías del propulsor principal.
- Limpieza de sentinas corridas de botega.
- Trabajos en cuadros eléctricos a alta tensión.
- Pintado a pistola en recintos cerrados.
- Encalichado o cementado en recintos cerrados.
- Trabajos de interiores por debajo de -5 ó por encima de +45º (las botegas no frigoríficas se consideran como exteriores).

- En la mar, subida a alturas superiores a 1,5 metros en palos, siempre que sea necesario para la seguridad del buque. En caso contrario estará totalmente prohibido.
- Estiba de cadena en cajas de cadenas cuando se haya de permanecer en el interior de la misma.
- Recepciones o fiestas oficiales en las que el servicio o la preparación estén a cargo del personal de fonda (salvo en buques de pasajero o mixtos).
- Uso de productos químicos, siempre y cuando que en el envase figure la condición de peligrosidad e identificada por la clásica "calavera".

**LIMPIEZA DE BODEGAS Y TANQUES ALTOS LATERALES**

BUQUES DE CARGA SECA

Transporte de Grano y Semillas a Granel

La limpieza de bodegas y tanques altos laterales será siempre, en cualquier circunstancia, obligatoria para la tripulación.

La consideración económica de la limpieza de bodegas y tanques altos laterales en este transporte será la siguiente:

	PARA 1.983	PARA 1.984
BUQUE "MAGDALENA DEL MAR".....	46.000	50.600
BUQUE "MARQUES DE BOLARQUE".....	64.400	70.840

Transporte de minerales

La limpieza de bodegas y tanques altos laterales será siempre, en cualquier circunstancia, obligatoria para la tripulación y tendrá la consideración de sucia o penosa.

La consideración económica de la limpieza de bodegas y tanques altos laterales, será la siguiente:

	PARA 1.983	PARA 1.984
— Se abonarán hora/hombre si existe premura en el trabajo Pts....	261	287
— Se abonarán hora/hombre si la limpieza se realiza fuera de la jornada de trabajo Pts.....	261	287
— Se abonarán hora/hombre si es considerado sucio o penoso Pts...	261	287
— Sin embargo, en caso de que se den las 3 circunstancias, sólo se abonarán por las 3 (tres) Pts.	655	720

Estas cantidades se abonarán única y exclusivamente cuando el trabajo se realice en el interior de las bodegas y/o tanques y durante el tiempo que dure esta situación de trabajo en el interior. Cuando la limpieza se realice desde el exterior, con mangueras, "gun-clean", etc, no se abonarán estas cantidades.

**BUQUES PETROLEROS**

I.- Los trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga en buques petroleros, cuando estos trabajos deban realizarse navegando, se considerarán sucios, penoso o peligroso.

Solo tendrán dicha consideración cuando se realicen en el interior de los tanques y por el tiempo que permanezcan en dicho interior, no así cuando la limpieza se realice desde el exterior con mangueras, "gun-clean", etc.

II.- Será obligatorio que se realicen por la tripulación cuando el buque está navegando, por seguridad del mismo. No será obligatoria su realización por parte de la tripulación cuando la limpieza se haga en puerto.

III.- Condiciones económicas;

- Cuando se efectúe la limpieza en la mar, se abonará como hora extra.
- Si la limpieza se pacta en puerto para que la realice la tripulación, se estará a lo pactado.

**SEGURIDAD E HIGIENE DE ESTOS TRABAJOS**

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

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

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

La falta de estas medidas no se podrá compensar económicamente.

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

	De 12.001 a 20.000 TRB		De más de 25.000 TRB	
	1.983	1.984.	1.983	1.984
Picado y pintado total del interior de la caja de cadenas.....	31.625	34.750	41.700	45.850
Picado y pintado total del interior de cofferdams....	31.625	34.750	41.700	45.850
Picado y pintado o encalichado de tanques de agua dulce de hasta 100 m3....	28.750	31.625	28.750	31.625
Picado y pintado o encalichado de tanques de agua dulce de más de 100 m3....	39.100	43.000	39.100	43.000
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre de hasta 500 m3.....	23.000	25.300	23.000	25.300
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre de 500 m3 a 2.000 m3..	34.500	37.950	34.500	37.950
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre mayores de 2.000 m3...	46.000	50.600	46.000	50.600
Limpieza bajo planchas de toda la sentina de máquinas.....	46.000	50.600	71.875	79.000
Limpieza de tanques de aceite o combustible.....	17.250	18.975	27.300	30.000
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite.....	21.600	23.750	31.600	34.750
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas....	66.100	72.700	86.250	94.900
Limpieza total de la caja de cadenas.....	20.100	22.100	29.900	32.900
Limpieza total del interior de cofferdams.....	17.250	18.975	27.600	30.350
Limpieza completa y encalichado de tanques de agua dulce de hasta 100 m3....	20.700	22.800	20.700	22.800
Limpieza completa y encalichado de tanques de agua dulce de más de 100 m3....	28.750	31.625	28.750	31.625
Limpieza completa del interior de tanques de lastre de hasta 500 m3.....	25.300	27.850	25.300	27.850

Limpieza completa del interior de tanques de lastre de 500 m <sup>3</sup> a 2.000 m <sup>3</sup> .....	36.800	40.500	36.800	40.500
Limpieza completa del interior de tanques de lastre de más de 2.000 m <sup>3</sup> .....	49.300	53.100	49.300	53.100
Limpieza Bajo planchas de la sentina de máquinas....	2.000pp	2.200pp	2.300pp	2.550pp
Limpieza completa de cárter del motor principal...	4.300pp	4.750pp	4.300pp	4.750pp
Limpieza completa de conductos de humo calderas y calderetas.....	46.000	50.600	57.500	63.250
Limpieza completa del interior de la galería de barridos en Motor Burmeister	23.000	25.300	23.000	25.300
Limpieza completa del interior de la galería de barridos en Motor Sulzer 6 - RD-5B.....	26.450	29.100	26.450	29.100
Limpieza completa del interior de la galería de barridos en Motor Sulzer 9 - RND-9D.....	34.500	37.950	34.500	37.950

pp (por persona o tripulante)

¶ Cuando las limpiezas sean parciales se valorará porcentualmente al trabajo de limpieza efectuado.

¶ Y proporcional al número de cilindros, en el caso de limpieza pagcial,

#### ARTICULO 18.- TRABAJOS ESPECIALES

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

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

Son trabajos especiales:

a) Transporte de viveras para el consumo de la dotación, así como portar chos. No será considerado trabajo especial la distribución y estiba de viveras y portar chos en pañoles y gambusa, cuando aquellos hayan sido depositados al costado del buque por personal ajeno a la dotación del mismo.

Estos trabajos deberán ser realizados por todo el personal del buque no sujeto a guardias y disponible en esos momentos.

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

#### ARTICULO 19.- HORAS EXTRARODINARIAS

3).- 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 del tripulante, salvo en los siguientes supuestos:

10.- Los trabajos de fondeo, atraque y desatraque, enmendadas, apertura y cierre de escotillas y arranches.

22.- En la mar, siempre que las necesidades de la navegación lo exijan para llevar a buen fin el viaje iniciado por el buque, y en puerto cuando la programada salida del buque lo requiera.

32.- Atención a la carga, y las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y descarga. En estos casos se utilizará el personal estrictamente necesario.

42.- Aprovisionamiento, siempre y cuando por tener el buque que zarpar inmediatamente, no pueda realizarse en jornada normal.

52.- Atención de Autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.

b).- No se computarán como horas extraordinarias, aunque se efectúen fuera de la jornada normal, las realizadas en los casos siguientes:

- Cuando las ordene el que ejerza el mando del buque para socorrer a otros barcos o personas en peligro, sin perjuicio de los derechos que la legislación reconoce a las tripulaciones, en los casos de hallazgo y salvamento.
- Cuando el que ejerza el mando del buque las considere necesarias o urgentes durante la navegación para la seguridad del mismo, de las personas a bordo o del cargamento.
- En los casos de ejercicios periódicos prescritos para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar.
- Cuando lo exijan las formalidades aduaneras, la cuarentena y otras disposiciones sanitarias.

c).- El valor de las horas extras, será el especificado en el anexo num. 5

#### ARTICULO 20.- BAJAS POR ENFERMEDAD PROFESIONAL O ACCIDENTE LABORAL

Si un tripulante sufre un accidente laboral o enfermedad profesional y debe ser hospitalizado, durante el tiempo que dure la hospitalización la Empresa complementará hasta el 100 por 100 de la base de Cotización reguladora que sirva para determinar la indemnización correspondiente de la Seguridad Social y devengará vacaciones de Convenio.

Una vez terminada su hospitalización o en las bajas por estas causas que no necesiten de la misma, se estará a lo dispuesto en la legislación vigente.

#### ARTICULO 21.- MERCANCIAS EXPLOSIVAS, TOXICAS O PELIGROSAS

Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías, conceptuadas como peligrosas conforme a lo indicado en el presente artículo, tendrán derecho a percibir una remuneración en función del incremento del riesgo a que están expuestos y conforme se establece en este mismo artículo. Todo ello sin perjuicio de las medidas de seguridad a tomar durante la carga, transporte y descarga de dichas mercancías conforme 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 o posteriores modificaciones estén especialmente acondicionados y debidamente preparados para su transporte percibirán lo establecido en la O.T.M.M.

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

En el caso de diferentes mercancías asignadas todas al mismo Grupo, se sumarán sus pesos a los efectos de cálculo del porcentaje de remuneración. En el caso de mercancías asignadas a diferentes Grupos, se sumarán los productos de los pesos de cada mercancía por el número asignado al Grupo que corresponda, y se dividirá el total entre el total del 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 este último.

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 utilizados 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 de riesgo que puedan suponer para la vida de los tripulantes de los buques que las transporten.

GRUPO "A" : Mercancías reseñadas como pertenecientes a Explosivos; Clase 1. División 1-1. Grupo compatibilidad A al F. Infecciosos; Clase 6-2. Radioactivos; Clase 7. Cuando de materiales radioactivos explosivos o de "Acuerdos especiales" se trate.

GRUPO "B" :

Explosivos; Clase 1. División 1-1. Grupo de compatibilidad G. Clase 1. División 1-2. Clase 1. División 1-3. Grupos compatibilidad A,B,C y no 0019.

GRUPO "C" :

Explosivos; Clase 1. División 1-3. Resto mercancías no incluidas grupo B. Gases inflamables o tóxicos; Clase no ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1588, 1045, 1052, 1053, 1067, 1076 y al "gas de agua". Radioactivas; 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 probación del modelo de embalaje corresponda a los países de origen, destino y tránsito y se requiera notificación previa a todos los países afectados.

GRUPO "E" :

Explosivos; Clase 1, División 1-4. Líquidos inflamables con punto medio de inflamación; Clase 3-2 cuando sean además mercancías tóxicas.

GRUPO "F" :

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

Gases inflamables; Clase 2 cuando sean inflamables. Clase 3-3, 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 4-3, excepto Nos ONU 1361, -- 1362, 1857, y 1387.

Peróxidos orgánicos; Clase 5-2.

GRUPO "I" :

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

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

GRUPO "K" :

Sólidos inflamables en presencia de humedad; Clase 4-3

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

CALCULO DE REMUNERACION EN TANTO POR CIENTO DEL SALARIO PROFESIONAL

no	0	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.

- \* Sin mínimo.
- o Tanto por ciento mínimo carga a peso muerto.
- oo Grupo peligrosidad.

ARTICULO 229.- ZONAS DE GUERRA

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

a) A no partir en ese viaje, siendo el tripulante, en este caso, transbordado a otro buque. Caso de que no sea posible el transbordo inmediato, el tripulante disfrutará de las vacaciones que le correspondan o, en su defecto, de permiso particular sin que, por ello, pierda ninguno de los derechos en la Empresa, no pudiéndose mantener al tripulante en esta situación por un periodo superior a un mes, transcurrido el cual, pasará el tripulante a disfrutar de condiciones similares a las de expectativa de embarque.

b) Por carga o descarga de un buque en zona de guerra, se abonará una prima especial de Pts. 100.000 a cada uno de los miembros de la tripulación que permanezca a bordo en aquellos momentos.

c) Durante la permanencia en zona de guerra, la Empresa complementará el Seguro de Vida hasta las cantidades siguientes:

Por Invalidez permanente, hasta.....	6.000.000 Pts.
Por muerte, hasta.....	4.000.000 Pts.

ARTICULO 230.- PERMANENCIA EN LUGARES INSALUBRES Y EPIDEMICOS

Se considerarán puertos insalubres e 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.

Los tripulantes de los barcos que escalen en dichos puertos, antepuertos, bahías y radas o que deban realizar ascensiones o descensos por rios 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 por 100 sobre el salario profesional mas trienios.

ARTICULO 242.- SEGURO DE VIDA

El Seguro establecido por la Empresa, garantizará los siguientes capitales:

Muerte....	Pts.	1.800.000,-
Incapacidad Profesional Total y Permanente.....	Pts.	2.300.000,-
Muerte por accidente.....	Pts.	1.800.000,-

Para tener derecho a las indemnizaciones anteriormente mencionadas, se estará a lo dispuesto en las condiciones Generales y Particulares de las Pólizas suscritas con las Compañías Aseguradoras.

Estos capitales surtirán efecto a partir del día 1 de Agosto de 1.983, fecha en que vence la póliza actual

ARTICULO 252.- PERDIDA DE EQUIPAJE A BORDO

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

- a) 150.000 pesetas por pérdida total.
- b) Por pérdida parcial se abonará a juicio del Capitán, una vez oído al interesado.

En el caso de que por la Empresa se abone indemnización de vestuario o se faciliten uniformes, se reducirán las indemnizaciones por pérdida de equipaje en un 20 por 100.

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

ARTICULO 269.- ROPA DE TRABAJO

La ropa de trabajo y calzado será suministrado por la Empresa, siendo en cada caso la adecuada y necesaria para cada Departamento, y ajustándose siempre a las normas de seguridad. En el caso de Oficiales, se incluirán dos "Kakis" por año.

ARTICULO 270.- LAVANDERIA Y CONTROL DE ARTICULOS DE LIMPIEZA

En concepto de lavandería y artículos de limpieza, se abonarán las siguientes cantidades:

	<u>PARA 1.983</u>	<u>PARA 1.984</u>
Lavandería.....	12.000 Pts.	13.000 Pts.
Artic. Limpieza.....	3.000 Pts.	3.500 Pts.

Para percibir estas cantidades, deberá efectuarse el cambio de ropa semanalmente.

ARTICULO 280.- SERVICIOS RECREATIVOS Y CULTURALES

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

Los buques dispondrán de una asignación anual de 65.000 Pts.

Esta cantidad se empleará en la compra de juegos recreativos y libros para biblioteca del buque que podrán ser utilizados por todos los tripulantes, debiendo remitir al efectuar alguna compra contra este fondo, la factura correspondiente al Departamento administrativo.

ARTICULO 290.- FAMILIARES ACOMPAÑANTES

Se entiende por familiar acompañante, aquel que cuando salga el buque a viaje, parta al mismo debidamente enrolado.

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

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

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

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

El Capitán, de acuerdo con las circunstancias y sin sobrepasar en ningún caso los límites, establecerá un turno de embarque en el que siempre dará preferencia, dentro del año, al tripulante que no haya sido acompañado ninguna vez en el mismo periodo. Igualmente y en el supuesto de que, cubierto el límite, un tripulante solicitara ser acompañado, el familiar que más tiempo lleve embarcado en el buque tendrá 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 y procurando respetar las categorías a bordo.

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

La manutención de la esposa o familiar acompañante, será por cuenta de la Empresa.

ARTICULO 300.- CORRESPONDENCIA

Los Capitanes deberán exponer en los tablones de anuncios las direcciones postales de los Consignatarios o Agentes de 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, según lo acostumbrado.

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

ARTICULO 310.- NATALIDAD

El tripulante fijo en la Empresa, percibirá la cantidad de 12.000 pesetas, por nacimiento de cada hijo. Será requisito formal para el abono indicado la presentación del Libro de Familia o certificado de inscripción en el Registro Civil.

ARTICULO 320.- PUESTOS EN TIERRA

La Empresa dará trato preferente a los tripulantes hijos de su flota sobre el personal ajeno a ella al objeto de ocupar plazas. Dicha preferencia en el trato incluye la espera para los casos en que el tripulante se halla embarcado.

ARTICULO 330.- ALUMNOS

Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de la ayuda familiar a que tuvieran derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación por doce mensualidades, en las que se encuentran incluidos y mejorados todos sus conceptos retributivos, según tabla de salarios.

Los Alumnos tendrán el régimen de jornada establecido para los Oficiales, y ésta deberá limitarse estrictamente a la necesaria para su completa formación profesional, abonándoseles los trabajos excepcionales que sobrepasen la limitación anterior de jornada laboral como horas extraordinarias.

El Alumno que lleve embarcado un mínimo de 8 meses, se le abonará el viaje de desembarque, hasta un importe de 50.000 Pts. Caso de que el importe del viaje sea superior a la cantidad mencionada, la diferencia será por cuenta del interesado.

Igualmente al Alumno que desembarque por fin de prácticas en puerto español se le abonarán los gastos, llevando como mínimo 3 meses a bordo de su buque.

ARTICULO 340.- CATEGORIAS DE BORDO

Las categorías profesionales dentro de la Empresa, se agruparán en la siguiente forma:

SUBALTERNOS

1ª Categoría.- Avituallador, Engrasador, Ayudante de Cocina y Primer Camarero.

2ª Categoría.- M. de M., Limpieza, Segundo Camarero y Marmiton.

MAESTRANZA

1ª Categoría.- Contramaestro, Calderero, Sushorn, Primer Cocinero, Electricista, Mecánico y Carpintero.

2ª Categoría.- Segundo Cocinero y Ayudante de Bombero.

TITULADOS DE S. F. I. P. Y OFICIALES

Igual que la O.T.M.M. con la salvedad de que se crea el puesto de 4ª Oficial, para aquellos tripulantes que posean un título de carrera no náutica (ATS, Peritos, etc.)

**ARTICULO 359.- CUADROS DE TRIPLUACION**

Se deberán cumplir siempre los cuadros mínimos de tripulación que exijan en cada momento las Autoridades competentes.

No obstante, la Empresa deberá adecuar sus cuadros de tripulaciones a las necesidades específicas de cada buque, teniendo en cuenta el grado de automatización de los mismos.

En estos momentos, las tripulaciones de los buques de la Empresa, serán los siguientes:

**B U Q U E S**

CARGOS	ROSARIO DEL MAR		PALOMA DEL MAR	MAGDALENA DEL MAR	MARQUES DE BOLAQUE
	Normal.	Autom.			
<b>CUBIERTA</b>					
CAPITAN	1	1	1	1	1
1º OFICIAL	1	1	1	1	1
2º OFICIAL	1	1	1	1	1
3º OFICIAL	1	1	1	1	1
4º OFICIAL	-	-	-	-	-
OFICIAL RADIO	1	1	1	1	1
CONTRAMAESTRE	1	1	1	1	1
CARPINTERO	-	-	-	-	-
BOMBERO	1	1	1	1	1
AYTE. BOMBERO	-	1	-	-	-
MARINERO	5	3	5	3	4
MOZO	2	4	2	3	3
<b>MAQUINAS</b>					
JEFE MAQUINAS	1	1	1	1	1
1º OFICIAL	1	1	1	1	1
2º OFICIAL	2	2	2	1	2
3º OFICIAL	1	-	1	1	1
4º OFICIAL	-	-	-	-	-
CALDERET.	1	1	1	1	1
MECANICO	2	-	2	-	2
ELECTRIC.	1	-	1	1	1
ENGRASAD.	4	3	4	4	3
LIMPIADOR	1	-	1	1	2
<b>FONDA</b>					
1º COCINERO	1	1	1	1	1
2º COCINERO	-	-	-	-	-
AYTE. COCINA	1	-	1	1	1
1º CAMARERO	1	1	1	1	1
2º CAMARERO	1	1	1	1	1
MARILTON	1	1	1	1	1
	33	27	33	29	32

**ARTICULO 360.- VACANTES**

Quando un buque salga de puerto español con la falta de algún tripulante, por causas achacables a la Empresa, el sueldo correspondiente a esta vacante, será repartido y percibido por aquellos tripulantes de su Departamento, que se ven afectados por la misma.

Se considera causa achacable a la Empresa, cuando conozca la situación producida, con una antelación mínima de 4 días, antes de la salida del buque a viaje.

Quando estando el buque en navegación, se produzca una baja por enfermedad, accidente o cualquier otra causa ajena a la voluntad de la Empresa, no dará lugar al abono de la vacante.

No obstante el párrafo anterior, si con una antelación de cuatro días para España, seis días en Europa y ocho días para el resto del mundo, al desembarque del tripulante afectado, se conociera esta circunstancia en la Empresa y por ello hubiera dado tiempo suficiente para el envío del relevo al puerto de desembarque del tripulante que causa baja y no se afectó, a partir del desembarque del mismo, se comenzará a abonar la vacante.

Si el desembarque del tripulante se efectúa con premura y materialmente es imposible el poder proveer el relevo, durante la travesía correspondiente hasta el próximo puerto de escala del buque, no será de aplicación el abono de dicha vacante.

Se exceptúa al personal de guardia de esta condición, que percibirá la vacante siempre que cubra la misma.

Si una vez conocida esta situación, la Empresa agota todos los medios necesarios usuales (teléfono, telegrama, etc.) para que el relevo llegue a tiempo en

tes de la salida del buque, y aun en estas circunstancias si mismo no se presentara a bordo, se considerará causa ajena a la voluntad de la Empresa.

Si el buque por razón de su navegación y tráfico debiera quedar fondeado y como consecuencia de ello no se pudieran efectuar embarques y desembarques, durante el tiempo en que permanezca en esta situación no dará lugar al abono de la vacante que se hubiera producido, por ser causa ajena a la voluntad de la Empresa.

Igualmente, si como consecuencia de recalcar en cualquier puerto en que no estén permitidos los cambios de tripulación, caso Nijuria, no se pueda enviar el relevo, no dará lugar al abono de vacante.

Quando un tripulante al que se le ha dado orden de embarque y sin causa justificada no se presente a bordo del buque que no le asigne, la Empresa procederá en consecuencia.

Dado el espíritu de esta cláusula, que es la de evitar que la Empresa disminuya la tripulación mínima exigida a conveniencia, todas las situaciones que se produzcan deberán ser estudiadas y razonadas en cada caso.

**ARTICULO 370.- TRABAJOS EN CATEGORIA SUPERIOR**

Los trabajos en categoría superior, darán derecho al salario correspondiente a dicha categoría.

El desempeño de cargos superiores durante un mínimo de 120 días continuados o 150 alternos, darán derecho a consolidar la categoría desempeñada, aunque nunca podrán ser interrumpidos, por estas causas, los ascensos que por antigüedad correspondan a otros tripulantes.

Si el tripulante, una vez consolidada la categoría, y esta misma se le ofreciera en buque distinto al que se la consolidó, y por propia voluntad se negara a ocuparla, percibirá el salario correspondiente a la plaza que ocupe.

No se podrá negar por tres veces a ocupar la plaza ofrecida, y caso de rechazarla, perderá la consolidación en la categoría.

**ARTICULO 380.- OFICIALES RADIOTELEGRAFISTAS**

Todo Oficial Radiotelegrafista se registrará por los principios generales de su cargo, y estará considerado como 2º Oficial.

El Oficial Radiotelegrafista que esté en posesión del Título de Primera Clase, y con posterioridad a esta titulación preste servicios a la Empresa durante tres años consecutivos, ascenderá a Primer Oficial Radiotelegrafista.

**ARTICULO 390.- ROTATIVIDAD**

La Empresa procurará la rotación entre los diversos buques de su flota, de todos los tripulantes. A este efecto y con carácter prioritario, procurará la reconversión de los tripulantes, mediante los cursos necesarios, para que puedan ocupar los puestos de mayor afinidad en todos los buques.

**ARTICULO 400.- CAPACITACION Y ENTRENAMIENTO**

La empresa promoverá entre los tripulantes, las campañas de capacitación a bordo para todos aquellos puestos que lo requieran, de tal forma que en estas condiciones el tripulante pueda ocuparse en exclusiva de su propia formación.

Cualquier tiempo empleado en el periodo de capacitación y entrenamiento, por cualquier tripulante, en ningún caso dará derecho a percepción de horas extraordinarias.

**ARTICULO 410.- FONDO DE ASISTENCIA SOCIAL**

Continúa en vigor el Fondo de Asistencia Social, formado en 1 de Enero de 1978, y con la cuantía de cotización de 160 Pts. mensuales por trabajadores y el doble por parte de la Empresa.

Dado el fin que se pretende con la formación de este fondo, ningún tripulante que cause baja en la Empresa, por la causa que fuere, tendrá derecho a la devolución de lo cotizado.

ARTICULO 422.- NUPCIALIDAD

Por el concepto de Nupcialidad, se le abonará al Tripulante un premio de veinticinco mil pesetas (25.000) brutas.

ARTICULO 439.- AYUDA MINUSVALIDOS

Todo aquel tripulante fijo en la Empresa, que tenga a su cargo un hijo minusválido y así lo acredite, recibirá una ayuda que consistirá en cinco mil (5.000) pesetas brutas mensuales.

ARTICULO 442.- SERVICIO DE LANCHAS

Los servicios de lanchas en los buques fondeados, atracados a moncoyos o similares, serán distribuidos con conceptos de racionalidad y suficiencia. En los casos en los que el buque pueda poner el horario de lanchas, se cubrirán todos los relevos de guardia y - la entrada y salida del personal sujeto a jornada.

Se cubrirán con taxis o autobuses, las comunicaciones con el centro urbano bien comunicado más próximo al puerto de estancia, en los casos en que sea preciso.

Si por causas no achacables al tripulante, éste no pudiera regresar a bordo, la Empresa se hará cargo de los gastos razonables y justificados que su estancia en tierra origine.

ARTICULO 450.- JORNADA DE TRABAJO

La jornada normal de trabajo será de 8 horas diarias de lunes a viernes y de 4 horas los sábados.

Los domingos, festivos y sábados tarde, han sido compensados - en su totalidad absorbiéndose parte en vacaciones, y el resto en el salario.

Durante los periodos festivos reseñados, no se harán otros trabajos que los estrictamente necesarios de guardia, fonda y aquellos otros casos de fuerza mayor, como pueden ser: maniobras por entradas y salidas de puerto y averías que interrumpan la marcha del buque.

El tiempo empleado en cualquier otro trabajo no estrictamente necesario será pagado como horas extras, y para su realización deberá haber conformidad por parte del interesado, así como tendrán consideración de horas extras, las realizadas en maniobras o averías que superen los límites del horario laboral normal (se considera horario laboral normal de 8 a 12 y de 13 a 17; con respecto al personal de guardia, sus turnos correspondientes).

El personal de guardia y fonda, así como los trabajos por causa de fuerza mayor, se abonarán con los importes correspondientes a los módulos señalados en el anexo nº 7.

ARTICULO 462.- VACACIONES

El régimen general de vacaciones para el personal de Flota, será como sigue:

Petroleros y OBOS en servicio de petroleros

70 días de vacaciones por cada 150 días de embarque.

Bulk-carriers y OBOS en servicio de carga seca

60 días de vacaciones por cada 150 días de embarque.

1.- Las vacaciones, para su cómputo de días de disfrute, se calcularán por los periodos de embarque en cada buque y tráfico. Los sueldos devengados durante estas vacaciones serán los que en cada momento

correspondan al último buque y puesto que ocupó el tripulante en el momento de desembarcar para disfrutarlas.

2.- El desembarque por vacaciones podrá efectuarlo la Empresa, en buques petroleros y OBOS, en servicio de petroleros, desde los 90 días de embarque y hasta los 150 días de embarque.

En Bulk-carriers y OBOS en tráfico de carga seca, el desembarque podrá efectuarse desde un mes anterior a aquel en que le correspondiera al tripulante el devengo de las mismas (42 mes), hasta un mes después de dicho plazo (60 mes).

No obstante, y de mutuo acuerdo, al tripulante se le podrá reducir el periodo de embarque por vacaciones, ateniéndose a las necesidades, según la duración del viaje que tenga previsto el buque.

3.- A partir de los 150 días de embarque continuado, en los buques petroleros y OBOS en servicio de petroleros, al tripulante se le contabilizará un día de vacaciones remuneradas por cada día que exceda de los mismos.

No obstante el párrafo anterior, la Empresa no incurrirá en penalidad, en aquellos casos demostrables de dificultad y/o imposibilidad de desembarque o embarque del relevo, por causas ajenas a la misma, siempre y cuando en los 30 días anteriores a los 150 no haya habido posibilidad de efectuar el relevo.

4.- A partir de los 180 días de embarque continuado, en los Bulk-carriers, al tripulante se le contabilizará un día de vacaciones remuneradas por cada día que exceda de las mismas.

5.- La petición expresa del tripulante de alargar la campaña - por más de los días expresados, no dará derecho a percibir este excedente.

6.- La Empresa podrá proceder al embarque de sus tripulantes, con 12 (doce) días de antelación a la fecha de terminación de sus vacaciones, quedando los días no disfrutados, a favor del tripulante para su disfrute, acumulándose necesariamente al periodo siguiente.

7.- Al tripulante, al desembarcar por vacaciones, que así lo solicite, se le enviará a su domicilio, el 70 por 100 del importe neto que a las mismas corresponda.

ARTICULO 470.- TRIENIOS

Los trienios serán de igual importe para todos los tripulantes de la Empresa, y el mismo será el expresado en el anexo núm. 8.

ARTICULO NUM. 48.- HORAS DE EXPECTATIVA

Son horas de expectativa las que el tripulante, estando el buque en puerto, debe permanecer a bordo si se dan las circunstancias de estar libre de servicio, el buque no va a salir a la mar y permanece a bordo en contra de su voluntad, no realizando ningún trabajo específico.

El tablón de anuncios se colocará con un mínimo de antelación de ocho horas, pudiendo tener un margen de error de tres horas, sin que estas devenguen horas de expectativa.

Se tendrá derecho al cobro de horas de expectativa por causas directamente imputables al buque y/o a la Empresa.

Si fuese por causas de fuerza mayor, imputable o no al buque por lo que se origine la demora, el tripulante no tendrá derecho al devengo de horas de expectativa.

El valor de la hora de expectativa será el 50 por 100 del de la hora extra normal.

ARTICULO 400.- APLICACION DE LA O.T.M.N.

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

CLAUSULA ADICIONAL PRIMERA

Entre las comisiones negociadoras, se acuerda que para 1.984 se revisará la cuantía de la Prima por navegación en Zona Guerra.

Igualmente, se acuerda la revisión del Artículo 38 (Oficiales Radiotelegrafistas).

CLAUSULA ADICIONAL SEGUNDA

En concordancia con la clausula adicional primera del Convenio anterior, la Empresa ha promovido las normas pertinentes sobre Seguridad e Higiene a bordo de sus buques, las cuales están llevándose a efecto con eficacia por las tripulaciones de nuestros buques en colaboración con la Empresa.

Es deseo de estas Comisiones, que esta materia siga llevándose con la mayor efectividad posible.

CLAUSULA DE REVISION SALARIAL

Se estará a lo dispuesto en el Acuerdo Interconfederal para 1.983, en todo lo referente a esta materia.

DISPOSICION ADICIONAL 38. 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 fueron elegidos, a salvo siempre de sus obligaciones de trabajo.

El ejercicio de estas funciones se concreta en las siguientes facultades:

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

## Norma 2.

El Delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota dispondrá de una reserva de hasta 40 horas laborales retribuidas mensuales para el ejercicio de su actividad en los siguientes casos:

1. Asistencia a Congresos, Asambleas, Consejos Coordinadoras en su caso y, en general, a cualquier clase de reuniones a que fueran convocados por su Sindicato.

2. Participación en seminarios, cursos o actividades de carácter formativo sindical, promovidos por el Sindicato al que pertenecieran o cuando expresa o personalmente se le convoque.
3. Actos de gestión que deban realizarse por encargo de su Sindicato o por razón de sus obligaciones específicas.

Para los mismos casos podrán además utilizar a su cargo, las horas necesarias.

Para la utilización de las 40 horas y de las de a su Cargo el Delegado de los Tripulantes o miembros del Comité de Empresa de Flota darán oportuno preaviso al Capitán.

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

## Norma 3.

Derechos y funciones del Delegado de los Tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota.

1. Vigilar el estricto cumplimiento de las normas laborales reglamentarias o pactadas, especialmente las relativas a jornada, vacaciones y horas extraordinarias.
2. Integrarse en las Comisiones sobre Manutención a bordo, y de Seguridad e Higiene.
3. No ser trasladado contra su voluntad en tanto dure el ejercicio de su cargo sindical.
4. Caso de que una vez finalizadas sus vacaciones existiese la imposibilidad de incorporar a un Delegado de los tripulantes a aquel en que fue elegido y se previera dicha imposibilidad por un período de tiempo superior a 15 días, excepcionalmente la Empresa podrá disponer de él para otro buque por un tiempo limitado comprometiéndose a reincorporarlo al buque del que es Delegado a la primera oportunidad.
5. Convocar la asamblea del buque por propia iniciativa o cuando se lo solicite un tercio de la tripulación.
6. Ser informado por el Capitán de todas las sanciones impuestas por faltas muy graves.
7. Utilizar todos los servicios de impresión, comunicación y oficinas de a bordo para el desarrollo de sus funciones sindicales si fuera necesario, previa autorización del Capitán que procurará concederla si no perjudica el normal desarrollo de los servicios y necesidades del buque y dando preferencia a los servicios oficiales. Aquellas comunicaciones que afecten a ambas partes correrán a cargo de la Empresa, las que sean únicas y exclusivamente de carácter sindical, correrán a cargo de los tripulantes.
8. Cuando la actuación del Delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota realizada fuera del centro de trabajo, suponga gestión en defensa de los intereses de sus representados en el buque, y se ejerza ante la Empresa o ante la Autoridad Laboral previa citación de ésta, se considerará que se encuentra en situación asimilada a la Comisión de Servicio, percibiendo la totalidad de los devengos que le correspondiera percibir de haber prestado su actividad laboral.
9. Criterio de excepción en los trasbordos 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 a 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 deberes y verificar que ello no obste 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 regreso 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.

## Norma 8.

El Comité de Empresa de Flota tendrá las siguientes funciones.

1. Negociar y vigilar el cumplimiento del Convenio.
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 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 tantos 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 material de que se trate:

1. Sobre la implantación o revisión de sistemas de organización del trabajo y cualquiera de sus posibles consecuencias.
2. Sobre la fusión, absorción o modificación del status jurídico de la Empresa, cuando ello suponga cualquier incidencia que afecte al volumen de empleo.

3. El empresario facilitará al Comité de Empresa de Flota el modelo o modelos de contrato de embarque que habitualmente utilice, estando legitimado el Comité para efectuar las reclamaciones oportunas ante la Empresa y, en su caso, ante la Autoridad Laboral competente.

4. En lo referente a las estadísticas sobre el índice de absentismo y sus causas los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y sus consecuencias, los índices de siniestralidad, el movimiento de ingresos y cesas 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. Participar como reglamentariamente se determine, en la gestión de obras sociales, establecidas en la Empresa en beneficio de los trabajadores o de sus familiares.

5. Colaborar, con la Dirección de la Empresa para conseguir el cumplimiento de cuantas medidas acordadas por ambas partes procuren el mantenimiento y el incremento de la productividad de la Empresa.

6. Los miembros del Comité de Empresa de Flota, y éste en su conjunto, observarán sigilo profesional en todo lo referente a los apartados a) y e) del punto 1 de esta norma, aún 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 asocoren al Comité.

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

8. Cualquier miembro del Comité podrá convocar acambleas 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.

CUADRO DE SALARIOS PARA 1.983

ANEXO No 1

PETROLEROS Y OROS EN SERVICIO DE PETROLEROS

CATEGORIAS PROFESIONALES	SUELDO BASE PROFESIONAL	PLUS TONELAJE	GRATIF. MANDO	TOTAL BRUTO MENSUAL	TOTAL BRUTO ANUAL
CAPITAN	113.000	158.519	17.000	288.519	3.462.228
CAPITAN ADJUNTO	113.000	158.519	--	271.519	3.258.228
JEFE MAQUINAS	106.000	157.462	14.000	277.462	3.329.544
JEFE MAQUINAS ADJUNTO	106.000	157.462	--	263.462	3.161.544
1º OFICIAL	91.000	121.558	--	212.558	2.550.696
2º OFICIAL	81.000	89.149	--	170.149	2.041.788
3º OFICIAL	77.000	72.058	--	149.058	1.788.696
4º OFICIAL	75.000	52.389	--	127.389	1.528.668
MAESTRANZA 1ª	68.000	41.588	--	109.588	1.315.056
MAESTRANZA 2ª	63.000	39.157	--	102.157	1.225.884
SUBALTERNOS 1ª	61.000	35.391	--	96.391	1.156.692
SUBALTERNOS 2ª	60.000	32.993	--	92.993	1.115.916
ALUMNOS	31.000	--	--	31.000	372.000

## CUADRO DE SALARIOS PARA 1.983

ANEXO Nº 2

## OBOS EN CARGA SECA

CATEGORIAS PROFESIONALES	SUELDO BASE PROFESIONAL	PLUS TONELAJE	GRATIF. MANDO	TOTAL BRUTO MENSUAL	TOTAL BRUTO ANUAL
CAPITAN	113.000	139.318	17.000	269.318	3.231.816
CAPITAN ADJUNTO	113.000	139.318	--	252.318	3.027.816
JEFE MAQUINAS	106.000	138.168	14.000	258.168	3.098.016
JEFE MAQUINAS ADJUNTO	106.000	138.168	--	244.168	2.930.016
1º OFICIAL	91.000	108.971	--	199.971	2.399.652
2º OFICIAL	81.000	81.978	--	162.978	1.955.736
3º OFICIAL	77.000	62.759	--	139.759	1.677.108
4º OFICIAL	75.000	46.638	--	121.638	1.459.656
MAESTRANZA 1ª	68.000	34.942	--	102.942	1.235.304
MAESTRANZA 2ª	63.000	34.517	--	97.517	1.170.204
SUBALTERNOS 1ª	61.000	32.906	--	93.906	1.126.872
SUBALTERNOS 2ª	60.000	30.635	--	90.635	1.087.620
ALUMNOS	31.000	--	--	31.000	672.000

## CUADRO DE SALARIOS PARA 1.983

ANEXO Nº 3

## "MARQUES DE BOLARQUE"

CATEGORIAS PROFESIONALES	SUELDO BASE PROFESIONAL	PLUS TONELAJE	GRATIF. MANDO	TOTAL BRUTO MENSUAL	TOTAL BRUTO ANUAL
CAPITAN	113.000	136.955	17.000	266.955	3.203.460
CAPITAN ADJUNTO	113.000	136.955	--	249.955	2.999.460
JEFE MAQUINAS	106.000	135.904	14.000	255.904	3.070.848
JEFE MAQUINAS ADJUNTO	106.000	135.904	--	241.904	2.902.848
1º OFICIAL	91.000	107.217	--	198.217	2.378.604
2º OFICIAL	81.000	80.546	--	161.546	1.938.552
3º OFICIAL	77.000	61.534	--	138.534	1.662.408
4º OFICIAL	75.000	45.570	--	120.570	1.446.840
MAESTRANZA 1ª	68.000	34.039	--	102.039	1.224.468
MAESTRANZA 2ª	63.000	33.661	--	96.661	1.159.932
SUBALTERNOS 1ª	61.000	32.081	--	93.081	1.116.972
SUBALTERNOS 2ª	60.000	29.840	--	89.840	1.078.080
ALUMNOS	31.000	--	--	31.000	372.000

## CUADRO DE SALARIOS PARA 1.983

ANEXO Nº 4

## "MAGDALENA DEL MAR"

CATEGORIAS PROFESIONALES	SUELDO BASE PROFESIONAL	PLUS TONELAJE	GRATIF. MANDO	TOTAL BRUTO MENSUAL	TOTAL BRUTO ANUAL
CAPITAN	113.000	104.420	17.000	234.420	2.813.040
CAPITAN ADJUNTO	113.000	104.420	--	217.420	2.609.040
JEFE MAQUINAS	106.000	108.585	14.000	228.585	2.743.020
JEFE MAQUINAS ADJUNTO	106.000	108.585	--	214.585	2.575.020
1º OFICIAL	91.000	75.886	--	166.886	2.002.632
2º OFICIAL	81.000	59.435	--	140.435	1.685.220
3º OFICIAL	77.000	53.676	--	130.676	1.568.112
4º OFICIAL	75.000	37.566	--	112.566	1.350.792
MAESTRANZA 1ª	68.000	29.590	--	97.590	1.171.080
MAESTRANZA 2ª	63.000	21.113	--	84.113	1.009.356
SUBALTERNOS 1ª	61.000	20.697	--	81.697	980.364
SUBALTERNOS 2ª	60.000	17.042	--	77.042	924.504
ALUMNOS	31.000	--	--	31.000	372.000

## ANEXO Nº 5

VALOR HORAS EXTRAS 1.982

C A T E G O R I A S	P R E C I O
1ª OFICIAL	570
2ª OFICIAL	500
3ª OFICIAL	446
4ª OFICIAL	431
MAESTRANZA 1ª	385
MAESTRANZA 2ª	371
SUBALTERNOS 1ª	356
SUBALTERNOS 2ª	340
ALUMNOS	120

Sobre estos importes se incrementará un 15 por 100 en servicio de Petroleros y un 5 por 100 por cada trienio.

## ANEXO Nº 6

T R I E N I O S
2.973
PARA TODAS LAS CATEGORIAS

## VALOR DE MODULOS

## ANEXO Nº 7

C A T E G O R I A S	PETROLEROS Y OBOS EN SERVICIO DE PETROLEROS	MARQUES DE BOLARQUE Y OBOS EN CARGA SECA	MAGDALENA DEL MAR
1ª OFICIAL	732	705	598
2ª OFICIAL	676	649	535
3ª OFICIAL	618	592	488
4ª OFICIAL	560	537	443
MAESTRANZA 1ª	501	483	397
MAESTRANZA 2ª	444	428	352
SUBALTERNOS 1ª	386	370	307
SUBALTERNOS 2ª	329	315	260

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

18460

ORDEN de 20 de mayo de 1983 por la que se aprueba el plan de mejoras territoriales y obras de la zona de concentración parcelaria de La Gineta (Albacete).

Ilmos. Sres.: Por Real Decreto de 12 de agosto de 1982 («Boletín Oficial del Estado» de 18 de septiembre), se declaró la utilidad pública la concentración parcelaria de la zona de La Gineta (Albacete).

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 82 de la Ley de Reforma y Desarrollo Agrario de 12 de enero de 1973, el Instituto Nacional de Reforma y Desarrollo Agrario ha redactado y somete a la aprobación de este Ministerio el plan de mejoras territoriales y obras de la zona de La Gineta (Albacete), que se refiere a las obras de red de caminos, red de desagües, sondeos, electrificación, equipamiento de los sondeos,

acequias de enlace y embalse regulador, red de riego, nivelación y acondicionamiento de tierras y construcciones e instalaciones agrícolas y ganaderas.

A este plan ha prestado su conformidad en virtud de los trámites establecidos en el Real Decreto 3441/1981, de 29 de diciembre («Boletín Oficial del Estado» de 10 de marzo de 1982) el Ente autonómico de Castilla-La Mancha.

Examinado el referido plan, este Ministerio considera que las obras en él incluidas han sido debidamente clasificadas en los grupos que determina el artículo 61, de acuerdo con lo establecido en los artículos 62 y 65 de la Ley de Reforma y Desarrollo Agrario de 12 de enero de 1973.

En su virtud, este Ministerio se ha servido disponer:

Primero.—Se aprueba el plan de mejoras territoriales y obras, redactado por el Instituto Nacional de Reforma y Desarrollo Agrario, para la zona de concentración parcelaria de La Gineta (Albacete), declarada de utilidad pública por Real Decreto de 12 de agosto de 1982 («Boletín Oficial del Estado» de 16 de septiembre de 1982).

Segundo.—De acuerdo con lo establecido en el artículo 82 de la Ley de Reforma y Desarrollo Agrario de 12 de enero de 1973, las obras de red de caminos, red de desagües y sondeos, se cla-