

Hacienda Pública (Sistema Financiero y Tributario)

Equiparadas: «Hacienda Pública», «Economía Política y Hacienda Pública (CC. Información y Derecho)».

Análogas: «Economía Política», «Introducción a la Economía (CC. Información)».

Segundo.—La presente Orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I.

Madrid, 12 de mayo de 1983.—P. D. (Orden de 27 de marzo de 1982), el Director general de Ordenación Universitaria y Profesorado, Emilio Lamo de Espinosa.

Ilmo. Sr. Director general de Ordenación Universitaria y Profesorado.

19746

ORDEN de 20 de mayo de 1983 por la que se declara equiparaciones y analogías a las plazas de «Biología» de Facultades de Medicina.

Ilmo. Sr.: De acuerdo con los informes emitidos por la Junta Nacional de Universidades en fechas 15 de octubre de 1982 y 29 de marzo de 1983, relativos a equiparaciones y analogías a las plazas de «Biología» de Facultades de Medicina, Biología, Ciencias, Veterinaria y Farmacia.

Vista la autorización contenida en la disposición final primera del Real Decreto 1324/1981, de 19 de junio,

Este Ministerio ha dispuesto:

Primero.—Ampliar las Ordenes ministeriales de 27 de julio de 1981 («Boletín Oficial del Estado» de 1 a 11 de septiembre) y la Orden ministerial de 16 de mayo de 1982 («Boletín Oficial del Estado» de 28 de agosto), por las que se declaraban equiparaciones y analogías a las plazas de «Biología» de Facultades de Medicina.

Segundo.—El cuadro general de equiparaciones y analogías a plazas de «Biología» de Facultades de Medicina, quedará redactado, como a continuación se indica:

Equiparadas: «Biología para Médicos», «Biología General» (de Facultades de Biología, Ciencias e Interfacultativa con Farmacia y Medicinal).

Análogas: «Anatomía Humana», «Bioquímica», «Fisiología», «Fisiología General y Especial», «Histología», «Histología y Embriología General», «Microbiología y Parasitología».

Tercero.—La presente Orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I.

Madrid, 20 de mayo de 1983.—P. D. (Orden de 27 de marzo de 1982), el Director general de Ordenación Universitaria y Profesorado, Emilio Lamo de Espinosa.

Ilmo. Sr. Director general de Ordenación Universitaria y Profesorado.

19747

CORRECCION de erratas de la Orden de 10 de marzo de 1983 por la que se aprueba la agrupación de cátedras de las asignaturas del plan de estudios de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de la Universidad Politécnica de Madrid.

Padecido error en la inserción de la mencionada Orden, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 111, de fecha 10 de mayo de 1983, páginas 13025 y 13026, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

Al final del anexo, en el grupo XXIX, «Ecuaciones diferenciales», donde dice: «Ampliación de cálculo diferencial», debe decir: «Ampliación de cálculo infinitesimal».

19748

RESOLUCION de 16 de mayo de 1983, de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, por la que se convoca concurso público de méritos para adjudicar cuatro ayudas para ampliar estudios en el Instituto Jurídico Español de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, en Roma.

En virtud de las atribuciones que a este Rectorado confiere el Real Decreto 261/1980, de 11 de enero y la Orden ministerial de 12 de agosto de 1982 («Boletín Oficial del Estado», de 28 de septiembre), ha resuelto convocar un concurso público de méritos para la adjudicación de las siguientes ayudas:

1. Cuatro ayudas de 450.000 pesetas cada una, para la ampliación de estudios durante siete meses en el Instituto Jurídico Español de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo de Roma, a partir de 1 de noviembre de 1979.

2. Podrán solicitarlas los españoles Licenciados o Doctores en Derecho que hayan obtenido el grado de Licenciado con posterioridad al 31 de diciembre de 1979.

3. Las instancias deberán acompañarse de curriculum vitae del solicitante, certificación académica personal, proyecto por triplicado de las actividades e investigaciones a realizar en Roma informe de un Profesor de la especialidad, así como la documentación relativa a los demás extremos que se aduzcan.

4. Las ayudas serán concedidas por el Rector magnífico de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo en virtud de la propuesta formulada por una Comisión integrada por el Director del Instituto Jurídico, un representante del Rector y un Catedrático de Universidad de disciplina jurídica, nombrado por la Universidad Menéndez Pelayo. Esta Comisión seguirá los trabajos de los beneficiarios de las ayudas.

5. El importe de las ayudas se devengará de la siguiente forma:

a) El 50 por 100 de la cantidad total se abonará en Madrid en el mes de octubre de 1983.

b) El 30 por 100 de la cantidad total se abonará en Roma tras la presentación del informe al que se refiere la disposición 6, a), si ésta recibe el visto bueno del Director del Instituto.

c) El 20 por 100 restante se abonará en Madrid antes del 15 de junio de 1984, tras la presentación de la Memoria final a que se refiere la disposición 6, b), si ésta recibe el visto bueno de la Comisión de Seguimiento.

6. a) Los beneficiarios están obligados a presentar un informe sobre la labor efectuada antes del 15 de febrero de 1984 al Director del Instituto. La falta de presentación del mismo suspenderá el pago de la cantidad a que se refiere la disposición 5, b).

b) Los beneficiarios están obligados a presentar una Memoria final, por triplicado, sobre la labor realizada, antes del 10 de mayo de 1984, al Director del Instituto, a fin de conseguir el visto bueno de la Comisión de Seguimiento. La falta de presentación de la misma, suspenderá el pago de la cantidad a que se refiere la disposición 5, c).

7. Son de cuenta de los beneficiarios los gastos de residencia y manutención en Roma, seguros de enfermedad y otros, la tramitación del pasaporte, visados y demás gestiones a realizar para su desplazamiento a aquella ciudad así como todos los que sean necesarios para llevar a cabo la actividad científica.

8. Todas las solicitudes a que se refieren las disposiciones anteriores han de presentarse, por medio de instancia debidamente reintegrada, junto con la documentación correspondiente dentro del plazo de treinta días naturales, a contar desde el día siguiente a la publicación de esta resolución. Las peticiones se dirigirán a la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, calle de Amador de los Ríos, 1, Madrid-4.

Madrid, 16 de mayo de 1983.—El Rector, Santiago Roldán López.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

19749

RESOLUCION de 21 de mayo de 1983, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Naviera Marasia, S. A.», y su personal de flota.

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Compañía Naviera Marasia, S. A.», recibido en esta Dirección General de Trabajo con fecha 14 de mayo de 1983, suscrito por la representación de la Empresa citada y la de su personal de flota el día 13 de mayo del mismo año;

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 80, 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, 21 de mayo de 1983.—El Director general, Francisco José García Zapata.

Comisión Negociadora del Convenio Colectivo de la Empresa «Compañía Naviera Marasia, S. A.», y su personal de flota.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA NAVIERA MARASIA, S.A.
Y EL PERSONAL DE FLOTA DE LA MISMA

ARTICULO 1º - AMBITO DE APLICACION

El presente Convenio es de ámbito de Empresa y regulará las relaciones de la COMPANIA NAVIERA MARASIA, S.A. con el personal de FLOTA, que presta sus servicios en la actualidad o que pase a prestarlos en el futuro en alguno de sus buques.

ARTICULO 2º - A) ENTRADA EN VIGOR

El presente Convenio entrará en vigor a todos los efectos, el día primero de Enero de 1983 con independencia de la fecha de registro y publicación en el Boletín Oficial del Estado.

B) DURACION

La duración del Convenio será de dos años, desde su entrada en vigor el 1 de Enero de 1983 hasta el 31 de Diciembre de 1984, pero las cifras de los aspectos económicos del mismo (valor de la tabla salarial, valor de las horas extras, antigüedad, dietas, manutención, desplazamientos, trabajos especiales, gratificaciones a Oficiales y Mayordomo por jornada continuada y gratificación de guardias y trabajos en días festivos) serán motivo de una revisión a los doce meses de la entrada en vigor, o sea a partir del 1 de Enero de 1984, momento en que se incrementarán los valores de los conceptos mencionados en el tanto por ciento único que se acuerde. Se entiende por tanto por ciento único el mismo tanto por ciento para cada uno de los conceptos. También será motivo de negociación la jornada laboral en el caso de que exista un decreto de reducción de jornada que afecte a la Marina Mercante. La revisión salarial será la prevista en el Acuerdo Interconfederal para el año 1983. Para el año 1984 se estará a lo que se pacte a nivel general. Esta negociación se llevará a efecto en el primer mes de 1984, por el Comité de Flota.

C) PRORROGA

Se establece una prórroga indefinida del Convenio de año en año, para el caso de que no medie denuncia del mismo, cursada por cualquiera de las partes, con una antelación mínima de tres meses al vencimiento del plazo de duración pactada o de cualquiera de sus prórrogas. La revisión de los salarios pactados en este Convenio se efectuará a la terminación del año de vigencia, de acuerdo con las normas que a tal fin sean dictadas por los organismos competentes.

ARTICULO 3º - COMISION PARITARIA

A) Cualquier tripulante estará en su perfecto derecho a denunciar a la Empresa, por conducto del Capitán, o de su representante a bordo enviando esta denuncia desde el primer puerto que llegue el buque, cualquier señalía en el cumplimiento o interpretación del Convenio comprometiéndose la Empresa a contestar, dentro de los 30 días de haber llegado esta denuncia a las Oficinas de Madrid.

B) Para los casos en que se produzcan problemas en la interpretación de este Convenio, que pueda afectar a la totalidad de la flota, se establecerá una Comisión Paritaria, compuesta por tres miembros de cada parte y del Comité Negociador de este Convenio.

Las dudas sobre la interpretación de este Convenio serán resueltas por esta Comisión Paritaria, mediante las oportunas consultas efectuadas por los medios habituales en la Flota (Radio-telegramas, radio-conferencias, télex, etc.). De no poderse resolver estas dudas de la forma mencionada, se reunirán personalmente los miembros de la Comisión Paritaria, pasando a la situación de Comisión de Servicio, durante los días que dure la reunión.

C) El plazo para celebrar la antedicha reunión no será superior a un mes desde su convocatoria.

ARTICULO 4º - VINCULACION A LA TOTALIDAD

Las condiciones pactadas en este Convenio forman un todo orgánico e indivisible y a efectos de su interpretación y aplicación práctica serán consideradas globalmente.

ARTICULO 5º - COMPENSACION

Las condiciones y retribuciones que se pactan en el presente Convenio, compensan en su totalidad cualesquiera otras existentes en el momento de entrada en vigor del mismo, cualquiera que sea su naturaleza, origen, motivo, denominación o forma de las existentes.

ARTICULO 6º - ASORCION

Las disposiciones legales futuras que lleven consigo una variación económica en todos o en algunos de los conceptos retribuidos existentes en la fecha de la promulgación de las nuevas disposiciones o que supongan creación de otras nuevas disposiciones, única y exclusivamente tendrán eficacia en cuanto considerados en su totalidad y en cómputo anual superen el nivel total de este Convenio, en caso contrario se considerarán absorbidas por las condiciones del presente Convenio.

ARTICULO 7º - PERIODO DE COMPUTO

Para la compensación de cantidades a que se refieren los artículos 5º y 6º, se tomarán las retribuciones correspondientes por todos los conceptos referidos al período anual.

Cuando en el cálculo se integren conceptos de devengos eventuales o variables, como plus de navegación por zonas insalubres o epidémicas, plus de trópicos u otros análogos se presumirá, a efectos de comparación, que se han producido y/o devengado los mismos óculos de cálculo en ambos períodos a comparar.

ARTICULO 8º - Se respetarán como mínimo, el total de ingresos brutos anuales e individuales percibidos con anterioridad al 31.12.82 en el cargo efectivo que desempeñara en la Compañía en el período anterior. Tal garantía será de carácter exclusivamente personal, sin que pueda entenderse vinculada al puesto de trabajo, categorías profesionales y otras circunstancias análogas, por lo que el personal de nuevo ingreso no podrá alegar a su favor las condiciones más beneficiosas de que hayan disfrutado todos los productores que anteriormente ocupen los puestos a que sea destinado o provisto.

ARTICULO 9º - PLANTILLA MINIMA

Con independencia del principio de libre contratación, se establece que la plantilla de los Buques de la Flota, "ARTICO", "MAREME" y "EMPORDA", habrá de constar como mínimo de 29 puestos de trabajo, distribuidos de la siguiente forma:

- 1 Capitán
- 1 Jefe de Máquinas
- 1 1er Oficial de Puente

- 1 1er Oficial de Máquinas
- 1 2º Oficial de Puente
- 1 3º Oficial de Máquinas
- 1 3º Oficial de Puente
- 1 3º Oficial de Máquinas
- 1 Oficial de Radio
- 1 Contramaestre
- 1 Carpintero
- 1 Marinero Preferente
- 3 Marineros
- 5 Moxos
- 1 Calderero
- 1 Electricista
- 3 Engrasadores
- 1 Limpiador
- 1 Mayordomo
- 1 Cocinero
- 2 Camareros
- 1 Marmatón

ARTICULO 102- Con referencia a la limpieza de los lugares comunes de las zonas de alojamiento de los tripulantes (Pasillos, comedores y aseos) se efectuará de la siguiente forma:

- 1) En la mar por un mozo de cubierta. Los domingos y festivos navegando lo realizará un mozo de cubierta en la mañana del domingo, percibiendo por este trabajo el plus de domingos.
- 2) En puerto este trabajo lo realizará el personal de Fonda, por lo cual recibirá 600,- Pts. por día, a repartir entre quienes hagan este trabajo.

ARTICULO 110 - VACANTES A BORDO

1) En el supuesto de que en plantilla mínima de los buques mencionada en el artículo 92, faltara algún tripulante de a bordo o esté embarcado con baja médica o accidentado y en caso de enfermedad común a bordo, el salario por jornada normal de trabajo convenido para el puerto de trabajo vacante, será repartido a prórrata entre aquellos tripulantes que realicen las tareas del puesto de trabajo desocupado, en el bien entendido de que en el presente supuesto no se devengarán horas extraordinarias por dicho trabajo. No obstante, la Empresa deberá cubrir la plaza vacante dentro de los 25 días. En los casos de enfermedad común, sin baja médica, la Empresa decidirá en cada caso una vez recibidos los informes oportunos. En caso de reparaciones o paralizaciones de los buques, que excedan de diez días, no regirá la anterior plantilla mínima. Los trabajos se adecuarán a la plantilla existente. En cualquier caso de reducción de plantilla, se mantendrá una proporción de un tripulante de Fonda por cada siete tripulantes del total del buque. Los repartos de sueldo se efectuarán una vez finalicen las paralizaciones.

ARTICULO 122 - ESCALAFONES

La Empresa llevará obligatoriamente, de acuerdo con los artículos 69, 70, 72 y 73 de la ORDENANZA DE TRABAJO DE LA MARINA MERCANTE, un escalafón por categoría, donde figure todo el personal de la misma, con su cargo y antigüedad, respetándose lo ordenado en dicha Ordenanza en todos sus aspectos. Dicho escalafón deberá encontrarse actualizado y a disposición directa de los tripulantes del buque.

ARTICULO 131 - Se entenderá por jornada de trabajo la de 44 horas semanales, repartidas en 8 horas diarias, de lunes a viernes, y 4 horas los sábados, de acuerdo a la Disposición Final 4ª del Estatuto de los Trabajadores, Decreto del

16.9.76 sobre el régimen de jornada y descanso en la mar, en el bien entendido que la jornada de 4 horas de sábados y 8 de domingos y festivos comprendidos en el período de embarque, están integradas y abonadas en las vacaciones, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente, según el Decreto mencionado anteriormente del 16.9.76.

Los sábados por la tarde, domingos y festivos, únicamente se realizarán trabajos de guardia de mar, guardias de fonda, maniobras, fondeaderos y atenciones a la carga y emergencias del buque o de la carga. Estos trabajos no obstante estar abonados en las vacaciones se compensarán con carácter extraordinario mediante una gratificación de guardias y trabajos, que se establecerá en 175,- pts./hora.

Esta gratificación de guardias y trabajos no la percibirán los Capitanes, Jefes de Máquinas y Mayordomos por las características de su cargo. En el caso de los Alumnos decidirá el Capitán si se otorga esta gratificación o no a la vista de las condiciones particulares de eficiencia de cada Alumno.

En cuanto a la distribución de jornada de trabajo, se establecerá lo dispuesto en el Artículo 42 del R.D. 2.279/1976 de 15 de Septiembre.

ARTICULO 142 - VACACIONES

A) Se pacta expresamente que el personal afectado por el presente Convenio tendrá derecho a unas vacaciones en la proporción de 30 días naturales por cada 150 días naturales de embarque.

El período mínimo de permanencia en situación de embarque será de 75 días naturales y el período máximo de permanencia en esta situación será de 175 días. Si transcurridos estos días el tripulante no fuera releado, tendrá derecho a un período de vacaciones adicional consistente en un día de vacaciones por cada día natural, que excediera de los 175 días previstos como máxima estancia.

La Empresa podrá anticipar el embarque en el 15% de los días de vacaciones que correspondan. Estos días no disfrutados se entienden que quedan acumulados para ser disfrutados junto con los días de vacaciones obtenidos en la siguiente campaña.

B) Las vacaciones serán retribuidas con arreglo al sueldo bruto del Convenio vigente, más el complemento personal de antigüedad y con carácter retroactivo al 1 de Enero de 1983 para todo el personal desembarcado en el presente año, antes de la firma de este Convenio, inclusive para aquellos que lo fueren en el año 1982 y lo finalizaran en el año 1983 pero tan solo en su parte proporcional.

ARTICULO 154 - CALENDARIO LABORAL

Atendiéndose a lo establecido en el Estatuto de los Trabajadores, se pacta que el calendario laboral de festivos, para todos los buques de la Flota, será el establecido para la ciudad de Barcelona, por tratarse del puerto de matrícula y estará expuesto en sitio visible, quedando sustituida una fiesta local de la ciudad de Barcelona, por la Virgen del Carmen a elección de la Empresa.

ARTICULO 162 - SALARIO CONVENIO MARASIA

Las retribuciones brutas para cada categoría serán las que figuren en el Anexo nº 1 del presente Convenio, que está incrementado en un 1% sobre la tabla salarial vigente al 31-12-82. En este incremento quedan absorbidos los atrasos correspondientes por la cláusula de revisión salarial de 1982.

ARTICULO 171 - CONTENIDO SALARIO BRUTO CONVENIO

- A) El total salario bruto del Convenio MARASIA está integrado por el sueldo reglamentario previsto en la Ordenanza Laboral de la Marina Mercante, más un plus MARASIA de garantía salarial que la Empresa se obliga a entregar al tripulante para garantizar el total del salario bruto expresado en el Anexo N° 1.
- B) El salario bruto del Convenio MARASIA referido a horas de trabajo, comprende las siguientes:
- 1ª - Capitanes, Jefes Máquinas y Mayordomos, la totalidad de las horas trabajadas, ya sean normales, extraordinarias, en días festivos o en laborables por entenderse que de acuerdo con las normas de la Ordenanza Laboral de la Marina Mercante, estos cargos no tienen establecida una jornada normal de trabajo.
 - 2ª - Primeros Oficiales de Cubierta, Máquinas o Radio, la totalidad de las horas trabajadas, ya sean normales, extraordinarias, en días festivos o laborables, por ser cargo de confianza.
 - 3ª - Segundos y Terceros Oficiales de Cubierta, Máquinas o Radio, todas las horas trabajadas, ya sean normales, extraordinarias, en días festivos o laborables, hasta un máximo de doce horas al día.
 - 4ª - Maestranza y Subalternos, la jornada normal de trabajo más cuatro horas de cada sábado y ocho de cada domingo o festivo, sin perjuicio de lo que dice el art. 13 y art. 2ª apartado B.
- C) Durante el período de embarque, los Primeros, Segundos y Terceros Oficiales de Cubierta, Máquinas y Radio cobrarán la siguiente gratificación, así como Capitanes y Jefes de Máquinas:
- | | |
|---|---------------|
| Capitanes y Jefes de Máquinas | 28.750,- Pts. |
| 1ºs Oficiales de Cubierta, Máquinas y Radio | 21.114,- Pts. |
| 2ºs Oficiales de Cubierta, Máquinas y Radio | 12.420,- Pts. |
| 3ºs Oficiales de Cubierta, Máquinas y Radio | 11.178,- Pts. |

La permanencia de servicio sin realizar un trabajo concreto, se considerará abonada por la gratificación por jornada continuada.

Esta gratificación por concepto de prolongación de jornada, se entiende para compensar la posible realización de las horas extras imprescindibles, por necesidades de servicio, de acuerdo con lo establecido en los apartados 2ª y 3ª del punto B de este artículo, entendiéndose que la gratificación será por meses de embarque, no cobrándose en las pagas extras ni en los períodos de vacaciones, baja médica, situación a órdenes, comisión de servicio, cursillos, etc.

ARTICULO 182 - Los Mayordomos por no tener un horario de trabajo determinado en función de su cargo, cobrarán una gratificación durante el período de embarque de 14.482,- pesetas mensuales. Esta gratificación se entiende que será por meses de embarque, no cobrándose en las pagas extras, ni en los períodos de vacaciones, baja médica, situación a órdenes, comisión de servicio, etc.

El Mayordomo sustituirá a cualquier tripulante de Fonda cuando las circunstancias lo requieran efectuando los trabajos propios del tripulante sustituido, siempre que se trate de uno que se encuentre a bordo, pero no sustituirá en ningún caso a una plaza vacante de Fonda.

ARTICULO 191 - Se consideran a título orientativo y como recomendación que las horas extraordinarias que podrán realizar los tripulantes, para la buena marcha de los buques en situaciones normales, deben ser como media mensual durante el tiempo de embarque, las que se especifican en el Anexo nº 2.

ARTICULO 201 - COMPLEMENTO PERSONAL DE ANTIGUEDAD

Los trabajadores afectados por el presente Convenio, percibirán como complemento personal de antigüedad por cada trienio vencido, la cantidad que para la categoría a la que pertenezca viene determinada en el Anexo nº 3 de este Convenio.

En cuanto a las condiciones de su percepción, estará a lo dispuesto en el Artículo 103 de la Ordenanza Laboral de la Marina Mercante.

ARTICULO 211 - PAGAS EXTRAORDINARIAS

El personal afectado por el presente Convenio, percibirá dos pagas extraordinarias, una el 15 de Junio y otra paga de Navidad, que se abonará el 15 de Diciembre, a razón del sueldo bruto Convenio MARASIA, incrementado con el complemento personal de antigüedad para quien lo acredite.

ARTICULO 221 - COMPLEMENTO SALARIAL DE TROPICOS

En los buques con la instalación de aire acondicionado averiada y siempre que el plazo de 24 horas no quedase subsanada dicha avería, los tripulantes tendrán derecho a un complemento salarial del 5% del Salario bruto Convenio durante el período en que el buque entra en el Círculo hasta que cruce la latitud de Callao en América y en África y Asia entre los paralelos 20-30 Norte y 15-30 Sur, para todas las navegaciones efectuadas entre dichos paralelos.

ARTICULO 231 - TRABAJOS ESPECIALES

Se estará a lo que se establezca en los Anexos nos. 4, 5, 6 y 7 de este Convenio.

ARTICULO 241 - COMPLEMENTO SALARIAL DE NAVEGACION POR ZONAS INSALUBRES Y/O EPIDEMICAS

Se considerarán puerto o lugares insalubres y/o epidémicos, aquellos que lo hayan sido declarados por la ORGANIZACION MUNDIAL DE LA SALUD.

Las tripulaciones de los barcos que escalen en dichos puerto o lugares declarados insalubres y/o epidémicos además de la adopción de todos los medios preventivos en orden a garantizar la sanidad a bordo, percibirán como compensación a la permanencia en dichos lugares, durante su estancia, un incremento del 50% sobre el salario bruto Convenio.

ARTICULO 251 - DIETAS Y DESPLAZAMIENTOS

El personal efectuará sus desplazamientos para desembarcar, por el medio más idóneo.

Los gastos de desplazamiento para embarcar y desembarcar, se pagarán de acuerdo a la tabla anexo nº 9, tomando como baremo para el pago de trayecto buque-domicilio, o viceversa, el reflejado en el anexo, en relación a la provincia de residencia y al puerto de embarque o desembarque.

En estos valores van incluidos la totalidad de los gastos ocasionados por desplazamientos (taxi, avión, tren, autobuses, etc).

Las variaciones en las tarifas de transportes aéreos, tendrán repercusión en el baremo del mencionado anexo 9. Si existiera requerimiento urgente de embarque se abonarán los gastos de desplazamiento por el medio más rápido previa autorización del Departamento de Inspección. En territorio extranjero, la Empresa facilitará por ella o por medio de sus agentes, los pasajes o billetes necesarios, así como alojamiento y asistencia al tripulante, hasta el momento de su embarque o a partir de su desembarque.

Para aquellos tripulantes que residan a más de 200 km del puerto de desembarco generarán una dieta completa, así como un día de viaje. Para los que residan a menos de 200 km. del puerto de desembarco generarán media dieta y ningún día de viaje.

La dieta completa consistirá en la cantidad de 4.332,- pts. y la media dieta en 2.166,- pts.

El período de embarque comienza a efectos de cálculos de vacaciones, el día que sale de su domicilio al interesado siempre y cuando presente su documentación en regla a la llegada al buque.

En el supuesto de que el tripulante a la llegada al buque, no presentase su documentación en regla y no pueda ser enrolado, los gastos ocasionados en el desplazamiento del domicilio al buque, y los que puedan ocasionarse del buque a su domicilio, serán por cuenta del tripulante no generando vacaciones estos días invertidos. Pasando a la situación de permiso sin retribución.

Al desembarcar un tripulante, la Empresa se compromete a entregar, como mínimo, el importe de los gastos de viaje, según se especifica en el anexo nº 9 del presente convenio.

En el caso de desembarque en puerto extranjero el período de vacaciones comenzará a contarse a la llegada del tripulante a su domicilio. El tripulante que hubiere abonado el importe del viaje para embarcar, podrá pedir al Capitán un anticipo por dichos gastos a cuenta de su importe.

ARTICULO 26º - PRESTACIONES POR ENFERMEDAD O ACCIDENTE LABORAL

La Empresa pagará las prestaciones legalmente establecidas para los casos de baja por enfermedad. En los casos de accidente de trabajo y en enfermedad con hospitalización se abonará el salario Convenio, durante el período de hospitalización, en el período de convalecencia se pagará el 100% a criterio de la Empresa. En caso de fallecimiento de algún tripulante la Empresa se compromete a repatriar los restos, por el medio más rápido, entendiéndose que en ningún caso será repatriado en un buque de la Empresa.

ARTICULO 27º - SALARIO DEL PERSONAL EN EXPECTATIVA DE EMBARQUE

El personal que se encuentre en esta situación, percibirá el salario bruto Convenio más complemento personal de antigüedad, según el que se percibiera en la situación anterior en que estuviera. Se sobre entienda que el período de expectativa de embarque no genera vacaciones.

ARTICULO 28º - GIROS FAMILIARES - PAGO DE NÓMINAS

Estará a lo dispuesto en la legislación vigente. Delegación familiar. Todo tripulante, en el momento de embarque determinará una cantidad que no superará al 80% de su salario mensual, de Convenio más antigüedad, para lo cual el Capitán deberá enviar a MARABIA Madrid, antes de la salida del último puerto español la relación de giros familiares de toda la tripulación para todo el período de embarque.

Dicha cantidad le será abonada en su domicilio antes del día 5 de cada mes, en el plazo de dicho mes la Empresa regularizará el salario del tripulante, ya sea en divisas, pague en moneda nacional, etc. (a bordo) o por un nuevo giro a su domicilio a petición del tripulante. Una vez cumplido su período de embarque al tripulante se le abonará a bordo como mínimo el 50% del importe de sus vacaciones, liquidándose el resto del importe en el plazo de 15 días desde la fecha de su desembarque.

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

ARTICULO 29º - PAGAMENTO DE NÓMINAS - ANTICIPOS - DIVISAS, ETC.

Dada la doble función que desempeñan los Oficiales de día de a bordo, los trabajos propios de su Departamento y el pago de nóminas, la Inspección Radio solicitará del Departamento de Personal, cuando lo considere oportuno por razón de reparaciones o cualquier otro trabajo que pueda surgir, que un miembro del Departamento de Personal se desplace al buque a fin de efectuar el pago de la nómina, ya sea ayudando al Oficial Radio o realizando el abito esa función.

ARTICULO 30º - LICENCIAS

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

- 1.- Licencia por índole familiar
- 2.- Licencia para asistir a cursos para la obtención de título o nombramientos superiores o currículos de carácter obligatorio, complementarios o de perfeccionamiento y capacitación de la Marina Mercante.
- 3.- Licencia para asuntos propios.

Para la concesión de toda clase de licencias por parte de la Empresa, el tripulante deberá presentar una solicitud por escrito y la Empresa vendrá obligada a adoptar una resolución en el plazo más breve posible.

En el supuesto de licencias por índole familiar, que revistan carácter urgente, los permisos que se soliciten podrán ser concedidos por el Capitán en el momento de ser solicitados, pudiendo el tripulante desembarcar en el primer puerto, 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.

Los gastos de desplazamiento para el disfrute de la licencia, correrán a cuenta del permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte de padres, esposa o hijos, y los del apartado 2b y 2d del presente artículo, que correrán por cuenta de la Empresa, quedando restringido al uso del derecho de desembarque en estos casos a los puertos de España y a los de la Costa de Europa en el Mediterráneo y Africa hasta el paralelo de Nouadhibou.

En caso de fallecimiento de la esposa del tripulante, los gastos de viaje del mismo correrán a cargo de la Empresa cualquiera que sea el puerto donde se encuentre el buque.

En el supuesto de fallecimiento de un hermano del tripulante, la Empresa facilitará el desembarco del mismo en cualquier puerto corriendo los gastos de viaje, en este supuesto, por cuenta del tripulante. En este caso la plaza vacante producida al desembarcar el interesado la Empresa podrá demorar el cubrir la plaza vacante hasta la llegada del buque al primer puerto español, no existiendo reparto de salario por esta vacante entre los tripulantes que deban cubrir dicho plazo.

1) Licencias por motivos de índole familiar

Estas licencias serán retribuidas según el salario bruto Convenio y antigüedad, en los siguientes casos, causas y duración:

Matrimonio	30 días
Nacimiento	10 "
Enfermedad grave, padres, esposa	
o hijos	10 "
Muerte padres, esposa o hijos ...	10 "

No obstante, estos plazos y atendiendo las excepcionales circunstancias que puedan concurrir en algunos casos

Justificados. La Empresa podrá conceder los días extras que considere adecuados. Ninguna de las licencias descritas en este apartado será acumulable a vacaciones, a excepción de las de matrimonio, que sí se podrán acumular.

2) Licencias para asistir a cursos, cursosillos y exámenes

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

Antigüedad mínima	dos años
Duración	máximo 6 meses
Salario	Convenio
Número de veces	Retribuida una sola vez.
Vinculación	Dos años
Peticiones máximas	8% de los puestos de trabajo del cargo correspondiente.

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

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

Antigüedad mínima	Sin límite
Duración	Máximo 6 meses
Salario	Convenio
Número de veces	Retribuido una sola vez

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

Una vez obtenido el título o nombramiento el tripulante tendrá prioridad a ocupar dicho puesto de trabajo antes que cualquier otro que no sea fijo en la Empresa.

Esta norma no regirá para los cargos de confianza.

c) Cursos de perfeccionamiento y capacitación profesional de los tripulantes.

Antigüedad mínima	2 años
Duración	Máximo 6 meses
Salario	Convenio
Número de veces	Retribuido una sola vez
Vinculación	Un año
Peticiones máximas	8% de los puestos de trabajo del cargo correspondiente

d) Cursos por necesidad de la Empresa

Cuando alguno de los cursos de los apartados anteriores se realice por orden de la Empresa, el tripulante se hallará en situación de Comisión de Servicio, todo el tiempo que dure el curso.

3) Licencias por asuntos propios

Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender asuntos propios y que no admitan demora por un período no superior a 6 meses y la Empresa tratará de concedérsela de acuerdo a sus posibilidades. Esta licencia no tendrá derecho a retribución de ninguna clase, corriendo a cargo del trabajador las cuotas correspondientes a la Seguridad Social, así como las cargas fiscales que estén vigentes en el momento de la licencia.

ARTICULO 312 - EXCEDENCIAS

Todo tripulante que cuente al menos con un año de antigüedad en la Empresa podrá solicitar excedencia voluntaria. Las peticiones se resolverán dentro de los 30 días siguientes a la fecha de su presentación. La duración de la excedencia será entre 6 meses y tantos años como haya permanecido al servicio de la Empresa, sin que pueda ser superior a 5 años. El tiempo transcurrido en esta situación no se computará a ningún efecto.

El excedente que un mes antes de finalizar la excedencia no solicitase su reincorporación a la Empresa por escrito, perderá su derecho a reincorporarse.

Si solicitase la incorporación esta se efectuará tan pronto exista la primera vacante en su categoría; en caso de no existir vacante en su categoría y si el excedente optase voluntariamente por ocupar alguna otra vacante de categoría inferior si la hubiese, percibirá el salario correspondiente a la categoría que ocupe. Hasta que se produjese la primera vacante en su categoría.

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

No se concederán excedencias para embarque en otras Navieras.

1.- Excedencia forzosa

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

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

ARTICULO 320 - MANUTENCION

La Empresa aportará la cantidad indicada en anexo 10 para que la alimentación a bordo sea siempre sana, abundante y nutritiva a base de productos de calidad y en perfecto estado de conservación.

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

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

- Controlar las propuestas de pedidos, las compras de fresco y realizar comprobaciones de pesos y calidades.
- Realizar el inventario de gamba en el finalizar cada mes para conocer el gasto por tripulante/día.
- Vigilar que los frigoríficos y oficinas a disposición de los tripulantes durante la noche, contengan un surtido de alimentos básicos de primera necesidad, tales como leche fresca, queso, embutido, galletas, mantequilla, café azucar y pan. La comida será adaptada a las necesidades del clima.
- Elaboración de las menús.
- Todo el personal que acreditado encontrarse a régimen, previa presentación del certificado médico, se le elegirá 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 relación el número de tripulantes que van a efectuarlas.

Comidas especiales

Se entiende por comidas especiales las que se preparan para fechas señaladas. Los días: 18 de Mayo y Noche Vieja. La cantidad, calidad y tipo de comida para estos días será a criterio del Capitán y Comisión de Comidas y la Compañía correrá con los gastos.

La manutención a ningún efecto tendrá la consideración de salario.

Por consiguiente no será exigible durante las vacaciones, permisos, licencias, baja por enfermedad, accidente u otras situaciones similares. (Tampoco se abonará con las pagas extraordinarias ni las horas extraordinarias ni con cualquier otro devengo que reconozca la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante o este Convenio).

ARTICULO 33º - PERMANENCIA DE FAMILIARES A BORDO

Se estará a las normas adjuntas en el anexo nº 8 de este Convenio.

ARTICULO 34º - DOCUMENTACION OBLIGATORIA

Todo al personal afectado por el presente Convenio, tendrá la inexcusable obligación de tener en regla, al objeto de poder embarcar y desembarcar donde y cuando se precise la siguiente documentación:

- Libreta de Navegación
- Titulación correspondiente
- Libreta de Vacaciones
- Reconocimiento médico
- Pasaporte
- Documentación necesaria para el Seguro de Vida
- Cualquier otro documento que pueda ser exigido por las Autoridades.

En el supuesto de que la falta de alguno de estos requisitos impidiera su embarque o desembarque, el tripulante quedará automáticamente en situación de "licencia por asuntos propios", sin retribuir, hasta que se embarque en la primera vacante que exista de su categoría - una vez que tenga la documentación en regla.

ARTICULO 35º - PUESTOS DE TRABAJO EN TIERRA

La Empresa ofrecerá cualquier vacante o puesto de nueva creación que se produzca en sus centros de trabajo en tierra y que lógicamente pueda ser desempeñado por un marino, en primer lugar al personal embarcado, a fin de que, a ser posible sea cubierto por ellos, y sólo en caso de no cubrir el puesto con personal de Flota, podrá contratarse a personal de nuevo ingreso.

Entre los que soliciten ocupar esta plaza, la Empresa se la adjudicará a aquel que reúna las condiciones más idóneas para desempeñar dicho puesto.

Se mandará comunicación a los buques, mediante télex o carta para que el Capitán lo ponga en conocimiento de los tripulantes, así como al personal que estuviera de vacaciones.

El personal interesado deberá comunicarlo a la Empresa en un plazo de 15 días.

En el supuesto de que la vacante sea ocupada por un miembro del personal de Flota, este aceptará someterse a un período de prueba equivalente al que tiene que realizar el resto del personal de su misma categoría en el centro de trabajo a que se incorpora y en caso de no supe- rar dicho período de prueba, volvería al puesto que tenía en Flota, en las mismas condiciones que tenía cuando desembarcó.

En relación a la retribución, será igual a la percibida por el resto del personal de su misma categoría en el centro de trabajo a que se incorpora. En el caso de los oficiales se pactará esta retribución entre el interesado y la Empresa.

ARTICULO 36º - DERECHO SUPLETORIO

Para lo no previsto en este convenio se estará a lo dispuesto en el Estatuto de los Trabajadores, Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante y demás legislación vigente.

ARTICULO 37º - RETROACTIVIDAD

La aplicación de este Convenio tendrá una retroactividad al 1 de Enero de 1983, de acuerdo con lo especificado en el anexo nº 3.

ARTICULO 38º - SEGURO DE VIDA E INVALIDEZ TOTAL

La Empresa contratará para cada uno de los trabajadores afectados por el presente Convenio un Seguro de Vida e Invalidez Total, que cubrirá una indemnización de un millón quinientas mil pesetas en caso de muerte y de un millón quinientas mil pesetas en caso de invalidez total y absoluta (durante los doce meses del año) para todo tipo de trabajo que deba acreditarse por la resolución de la Comisión Técnica Calificadora en cada caso.

ARTICULO 39º - REPRESENTACION DE LOS TRABAJADORES DE LA FLOTA

La Comisión Paritaria negociadora de este Convenio acuerda la constitución de un Comité de Flota Intercen- tro, que abarcará a todos los buques de la flota y a todo el personal de la misma.

Las funciones de este comité de Flota Intercentro, serán las propias de los Comités de Empresa.

El Comité de Flota estará compuesto por nueve miembros distribuidos en dos colegios electorales, uno por Oficiales y otro por Maestranza y Subalternos.

ARTICULO 40º - COMPETENCIAS

Se estará a lo dispuesto en el artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores.

ARTICULO 41º - CAPACIDAD Y SIGILO PROFESIONAL

Se estará a lo dispuesto en el artículo 65 del Estatuto de los Trabajadores.

ARTICULO 42º - ELECCION Y MANDATO

Se estará a lo dispuesto en el artículo 67 del Estatuto de los Trabajadores.

ARTICULO 43º - GARANTIAS

Se estará a lo dispuesto en el artículo 68 del Estatuto de los Trabajadores, apartados a), b), c), d) y según el apartado e) de dicho artículo se acuerda disponer de un crédito de veinte horas mensuales retribuidas a cada uno de los miembros del Comité de Flota en cada centro de trabajo, para el ejercicio de sus funciones de representación.

ARTICULO 44º - ELECTORES Y ELEGIBLES

Se estará a lo dispuesto en el artículo 60 del Estatuto de los Trabajadores.

ARTICULO 45º - ELECCION PARA EL COMITE DE FLOTA

Se estará a lo dispuesto en el artículo 71 del Estatuto de los Trabajadores.

ARTICULO 468 - MESA ELECTORAL

Se estará a lo dispuesto en el artículo 73 del Estatuto de los Trabajadores.

ARTICULO 478 - FUNCIONES DE LA MESA

Se estará a lo dispuesto en el artículo 74 del Estatuto de los Trabajadores.

ARTICULO 488 - VOTACION PARA DELEGADOS Y COMITE DE FLOTA

Se estará a lo dispuesto en el artículo 75 del Estatuto de los Trabajadores.

ARTICULO 498 - RECLAMACIONES EN MATERIA ELECTORAL

Se estará a lo dispuesto en el artículo 76 del Estatuto de los Trabajadores.

ARTICULO 508 - DERECHOS DE REUNION

Para la convocatoria de asambleas se estará a lo dispuesto en los artículos 77, 78, 79, 80 y 81 del Estatuto de los Trabajadores, teniendo en cuenta las características de nuestros centros de trabajo.

El o los que obtengan la responsabilidad de la asamblea comunicarán al Capitán con cuarenta y ocho horas de antelación la celebración de la asamblea y los puntos a tratar en el orden del día, acordando con este las medidas oportunas para evitar perjuicio en la actividad normal del buque, quedando en todo momento a salvo la seguridad del buque.

Dadas las características de los buques y nuestras líneas, se pacta una reducción lógica en los plazos del artículo 78-2b del Estatuto de los Trabajadores.

ARTICULO 518 - SERVICIO DE LANCHAS EN FONDEADEROS

Cuando un buque fondee en rada, bahía o ría cerrada, en la que exista riesgo que obligue a la tripulación a permanecer a bordo, a juicio del Capitán, la Empresa y siempre que las condiciones del tiempo y los usos y costumbres del puerto lo admitan, se compromete a facilitar un servicio de lanchas cuyo horario y frecuencia lo establecerá racionalmente el Capitán, según las circunstancias, teniendo en cuenta los cambios de guardia procurando que se puedan trasladar el mayor número de tripulantes.

ARTICULO 528 - PERDIDA DE EQUIPAJES

En caso de pérdida de equipajes a bordo, por parte de cualquier miembro debido a un naufragio o incendio, no imputable a la voluntariedad de los perjudicados, la Empresa abonará como compensación la cantidad de 60.000 pts. por tripulante.

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

ARTICULO 538 - SERVICIOS RECREATIVOS Y CULTURALES

La Empresa dotará a todos los buques de un aparato de T.V. y uno de videocassete por cámara, siendo por cuenta de aquella todos los gastos de instalación.

En los buques de navegación de altura se dispondrá de cine o vídeo.

Los buques dispondrán de una asignación de 2.500.- Ptas. por buque y mes, para emplearla en la compra de juegos recreativos, libros y revistas técnicas para la biblioteca.

Para la selección, conservación y distribución de los libros y juegos se nombrará una Comisión a bordo.

ARTICULO 548 - FALTAS Y SANCIONES

Se estará a lo dispuesto en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, Estatuto de los Trabajadores y demás legislación vigente en la materia.

Con referencia al absentismo laboral y/o el bajo rendimiento en el trabajo permanente y comprobado el Comité de Empresa se compromete a informar y a apoyar a la Empresa para la corrección de estas anomalías de la forma más conveniente y rápida.

ARTICULO 558 - ROPA Y SERVICIO DE LAVANDERIA

1) La ropa de trabajo será por cuenta de la Empresa, ateniéndose a lo establecido en las Normas de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

2) El lavado de ropa de cama, toallas y servicio de fonda correrá a cargo de la Empresa.

Ropa de trabajo a bordo.-

Todo personal embarcado dispondrá en perfecto uso de los efectos siguientes:

a) Oficiales de puente y radio-electrónico.

Dispondrán de un buzo, un equipo de aguas completo, un casco, linterna y guantes, según necesidades (contra entrega de lo usado).

b) Oficiales de Máquinas.

Dispondrán de dos buzos, un casco, calzado especial, seguridad, linternas y guantes, según necesidades y en cantidades suficientes (contra entrega de lo usado).

c) Contramaestra y Marineros Moros

Dispondrán de dos buzos o similares, un equipo de agua, un casco, calzado de seguridad, linternas y guantes en cantidades suficientes, según necesidades (contra entrega de lo usado)

d) Caldereta, Electricistas y Engrasadores Limpiadores

Peribirán los mismos efectos que los de cubierta, excepto ropas de agua que utilizarán la ya citada comúnmente para el Departamento de Máquinas.

e) Personal de Cocina

Cocineros, dispondrán: 2 pantalones, 4 camisetas blancas y seis delantales.

Camareros, percibirán dos chaquetillas blancas y dos pantalones, dos camisas y dos camisetas.

Marmitones lo mismo que los cocineros.

Todo el personal embarcado dispondrá de una cartilla donde se refleje la ropa y efectos que perciba. Los efectos transferibles (casco, linternas, chubasquero, botas agua) serán entregados al desembarco a sus respectivos jefes de Departamento.

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

La Comisión de a bordo y el Jefe de Departamento deteminarán el estado de los mismos.

Este artículo se irá cumplimentando en las futuras escaladas de los buques en el puerto de matrícula.

ARTICULO 568 - MEDIO DE TRANSPORTE

Los buques que atraquen en zonas más alejadas de 7 Km. del núcleo urbano más próximo (caso de Huelva) de difícil comunicación y que no tengan transportes regulares, se dotará de transporte apropiado a todos los tripulantes del buque, bien entendido que los tripulantes habrán de adaptarse al horario de los servicios y frecuencias que se hubieran establecido.

Se procurará que se adecue el horario y frecuencias del servicio de transportes para que puedan trasladarse el mayor número posible de tripulantes por viaje.

ARTICULO 57º - CORRESPONDENCIA

Los Capitanes deberán exponer siempre que las conozcan en los tabloneros 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 dirigidas a los tripulantes que se hayan recibido en la Naviera.

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

ARTICULO 58º - CAMBIO DE HORARIO DE SALIDA

A la llegada de un buque a puerto se comunicará a través de un tablonero de anuncios del buque un horario estimativo de salida y destino.

Con cuatro horas de antelación a la salida del buque deberá comunicarse a la tripulación por medio de los tabloneros de anuncios existentes en el buque la salida de este.

No obstante habrá un periodo de flexibilidad de una hora en la demora de la salida, a partir del cual se considerará trabajo efectivo el tiempo que pudiera transcurrir hasta la iniciación de la maniobra, salvo que existiesen cualquiera de las siguientes causas:

- 1) Demora en las operaciones de carga y/o descarga ajenas a la planificación del buque.
- 2) Demoras por espera de Prácticos, remolcadores, amaradores, etc.
- 3) Demora de autoridades portuarias.
- 4) Demoras para espera de tripulantes.

ARTICULO 59º - ENTREPOT

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

La responsabilidad del Entrepot será del Capitán que delegará en la persona que crea oportuno para el control distribución y liquidación del mismo.

Se incluirán dentro del entrepot todos los artículos que puedan suponer una ventaja económica.

ARTICULO 60º - TRANSBORDOS

Se entiende como tal el traslado de 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 o de servicio, el transbordo será dispuesto por la Empresa, a cuyo efecto se seguirán los siguientes criterios:
 - 1.- Orden inverso de antigüedad del personal de cada categoría en la Empresa.
 - 2.- No haber sido transbordado más de una vez en el periodo de embarque.
 - 3.- Si el tripulante transbordado lo fuera a un buque donde las percepciones salariales resultaran inferiores a las que tenía en condiciones homogéneas de trabajo, percibirá por una sola vez por campaña y en concepto de indemnización, una cantidad equivalente a la diferencia que resulta entre lo percibido el último mes y lo que corresponda en su nuevo destino.
- b) Por iniciativa del tripulante: cuando por razones de su domicilio y otras causas justificadas, el tripulante así lo solicite y la Empresa pueda proporcionárselo.

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

ARTICULO 61º - JUBILACION

Se estará a lo dispuesto en la Legislación vigente.

ARTICULO 62º - SEGURIDAD E HIGIENE

El trabajador en la prestación de sus servicios a bordo tendrá derecho a una protección eficaz en materia de seguridad e higiene.

En la inspección y control de dichas medidas que sean de observación obligatorias por el Empresario, el trabajador tiene derecho a participar por medio de su representante de buque.

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

Tanto el Comité de Seguridad e Higiene en los buques en que esté formalmente constituido como los representantes legales de los tripulantes cuando aquel no esté constituido, que aprecien una probabilidad seria y grave de accidente por la inobservancia de la legislación aplicable a esta materia, requiriendo al Capitán como representante del Armador a bordo para que adopte lo antes posible las medidas oportunas que hagan desaparecer el sentido de riesgo. Si la petición no fuese atendida por el Capitán en el plazo de cuatro días, se dirigirán a las Autoridades competentes. Si el riesgo de accidente fuera inminente, en alguna parte, pieza o maquinaria del buque, la paralización de las actividades, en esta parte pieza o maquinaria del buque, será efectuada de inmediato.

ARTICULO 63º - COMISION DE SEGURIDAD E HIGIENE

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

- 1.- Se forma una Comisión de seguridad compuesta bajo la presidencia, dirección y supervisión del Capitán, por:
 - Jefe de Máquinas
 - Primeros Oficiales de Puente y Máquinas
 - Un titulado y un no titulado
 - Delegados de los Tripulantes o Miembros del Comité de Empresa de Flota.

Si a juicio de los miembros de la Comisión fuese necesario, dada la naturaleza del tema a tratar, podrá formar parte de la misma eventualmente, un bombero, un electricista, un mecánico o el cocinero.

2.- Objetivos:

- a) Aunar 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 de la Comisión de Seguridad e Higiene en cada buque la normativa y circulares vigentes en la materia.

3.- Funciones:

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

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

REUNIONES

La Comisión se reunirá cada mes con carácter obligatorio en sesión ordinaria y con carácter extraordinario, cuando así lo estime conveniente el Capitán por propia iniciativa a petición razonada de los 2/3 de los miembros de la Comisión.

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

ANEXO No. 1

CATEGORIA	SALARIO BRUTO MENSUAL	IMPORTE TRIENIO MENSUAL	SALARIO BRUTO ANUAL
CAPITAN	206.898	4.511	2.896.578
JEFE DE MAQUINAS	201.110	4.322	2.815.537
1os. OFICIALES	161.962	3.854	2.267.472
2os OFICIALES	131.018	3.491	1.834.248
3os. OFICIALES	117.010	3.398	1.638.134
ALUMNOS	37.183	-	520.590
CONTRAMAESTRE	91.616	3.208	1.282.625
CALDERETERO	91.616	3.208	1.282.625
ELECTRICISTA	91.616	3.208	1.282.625
MAYORDOMO	91.616	3.208	1.282.625
COCINERO	89.383	3.017	1.251.358
CARPINTERO	83.670	3.017	1.171.374
MARINERO PREFERENTE	77.178	2.925	1.080.496
1o CAMARERO	77.178	2.925	1.080.496
ENGRASADOR	77.178	2.925	1.080.496
2o CAMARERO	73.219	2.807	1.025.065
MARINERO	73.219	2.807	1.025.065
LIMPIADOR	73.219	2.807	1.025.065
MOZO	66.263	2.707	927.676
MARMITON	66.263	2.707	927.676

En el salario bruto mensual están incluidos los siguientes complementos:

- Plus de Navegación
- Retribución voluntaria
- Plus trabajos Sucios
- Gratificación Mando y Jefatura
- Plus Trópicos
- 4 horas de sábado
- 8 horas de domingo.

ANEXO No. 2

CATEGORIAS	No. HORAS	VALOR DE HORAS EXTRA
CAPITAN	-	-
JEFE DE MAQUINAS	-	-
1os OFICIALES	-	-
2os OFICIALES	-	528
3os OFICIALES	-	509
ALUMNOS	-	-
CONTRAMAESTRE	25	495
CALDERETERO	25	495
ELECTRICISTA	25	495
MAYORDOMO	-	-
COCINERO	23	483
CARPINTERO	20	446
MARINERO PREFER.	15	417
1er CAMARERO	15	417
ENGRASADOR	15	417
2o CAMARERO	10	397
MARINERO	10	397
LIMPIADOR	10	397
MOZO	10	358
MARMITON	10	358

ANEXO No. 3

Las condiciones pactadas en este Convenio lo serán con carácter retroactivo desde el 1 de Enero de 1981 para la Tabla Salarial, horas extra, dietas, gratificaciones por prolongación de jornada, gratificaciones por guardias de sábados y festivos y gratificaciones de Capitanes, Jefes de Máquinas y Mayordomos.

Las cantidades abonadas desde el 1 de Enero de 1983 hasta el 12 de Mayo de 1983, por concepto de gratificaciones por Trabajos Especiales serán incrementadas en un 11 % a partir del 13 de Mayo de 1983 estén en vigor los nuevos valores acordados en el presente Convenio.

ANEXO No. 4

R A D I O S

Si al llegar al primer puerto español, al rendir viaje largo, el Departamento de Radio no ha tenido ninguna asistencia técnica en los puertos extranjeros...

Los Oficiales Radio tendrán derecho a cobrar el "Quebranto de Moneda" del 0,05 % del dinero efectivo que hayan manejado según dispone la ley.

Los equipos de video que están instalados en el Dpto. de Radio, serán manejados exclusivamente por el Oficial Radio.

ANEXO No. 5

M A Q U I N A S

Cuando el personal de bordo efectúe reconocimientos que sean aprobados por la Sociedad Clasificadora e Inspección de Buques, se abonarán las cantidades siguientes en proporción del trabajo realizado...

- Tren alternativo completo del M. Pral. \$ 74.500,--
Motor Auxiliar completo \$ 120.000,--
Bomba del M.Pral. (aceite o agua) parte mecánica \$ 12.000,--

Trabajos que serán siempre retribuidos:

- Vístón completo del M. Pral. \$ 33.000,--
Motor auxiliar cambio segmentos y limpieza total \$ 70.000,--
Sacar una camisa del Motor Pral. \$ 87.000,--
Limpieza colector de berrido \$ 20.000,--

Limpieza de tanques .-

Cualquier limpieza de tanques tendrá derecho a una gratificación que se acordará con el Jefe de Máquinas con antelación.

Los trabajos con manipulación de sustancias químicas, gases o altas temperaturas que impliquen riesgo para la salud del personal que los efectúa, tendrán derecho a una gratificación a criterio del Jefe de Máquinas.

Los trabajos de limpieza del cuadro eléctrico, tendrán derecho a una gratificación acordada con anterioridad por el Jefe de Máquinas y al electricista.

Para los trabajos tóxicos y penosos al personal que lo solicite se le administrará leche fresca.

Todos los trabajos especiales relacionados anteriormente no devengarán horas extraordinarias en ningún caso y se procurará efectuarlos dentro de la jornada normal, si es posible.

ANEXO No. 6

F O N D A

Se considera trabajo normal de la Fonda, la atención a los Familiares-Acompañantes y al personal de la Empresa, esté o no enrolado.

El personal ajeno a la Empresa que esté efectuando trabajos a bordo y navegando, tendrá el tratamiento de visita.

Para la atención a las visitas, la Fonda percibirá una gratificación de \$ 420,- por subarrio-día, entendiéndose por subarrio, desayuno, comida y cans.

Para los trabajos que tengan que realizar en los frigoríficos la Empresa proveerá de buses, botas agua y anorak.

Las provisiones de parchuchos, será de carácter exclusivamente a realizar por el personal de Fonda y procurará hacerse dentro del horario de trabajo.

Las provisiones de Gambuz y Entrapot serán medidas por el personal de Fonda, generando horas extras aunque sea en horas laborales.

La limpieza de frigoríficos, por ser trabajos realizados en bajas temperaturas, tendrán una gratificación de 6.000 \$.

Las fiestas del 1 de Mayo y Nochevieja, el personal de Fonda percibirá las horas extras que excedan de su jornada laboral.

En las fiestas con carácter oficial que se celebran a bordo, el personal de fonda que intervenga en la recepción, percibirá una gratificación extraordinaria a repartir en partes iguales, cuyo cuantía será de 540 \$ por invitado.

Cuando en algún buque viaje embarcado alguna persona, como pasajero, el personal de Fonda percibirá una gratificación de 480,- \$ por pasajero y día, a repartir en partes iguales.

Todos los trabajos especiales relacionados anteriormente no devengarán horas extraordinarias en ningún caso y se procurará efectuarlos dentro de la jornada normal, si es posible.

ANEXO No. 7

C U B I E R T A

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.

Las siguientes gratificaciones serán efectivas a partir de la firma del Convenio.

En caso de que los tripulantes efectúen estos trabajos, tendrán una gratificación de.

BODEGAS

Se considerarán como trabajos especiales, a los cuales se comprometen los tripulantes, con derecho a retribución, las limpiezas de bodegas que hayan transportado anterior-

mente cargamentos a granel, cemento en sacos, óxido rojo, carburo, sosa cáustica, productos químicos con olor penetrante, en sacos, y cualquier otro tipo de carga que a juicio del Capitán, y una vez consultado el Código IMCO, presente las mismas características que las anteriores citadas. Se entienda la limpieza de bodegas por el sistema más idóneo, incluido baldeo, si fuera necesario. Se utilizarán todos los medios más idóneos, en caso necesario, incluyendo mascarillas, leche, etc., que existan a bordo. La gratificación por este trabajo se fija en 9.000 ₧ por bodega, a repartir entre todos los tripulantes que efectúen el trabajo. Serán consideradas como barraduras hasta un máximo de 3 toneladas. En el caso de que queden más de 3 tons, por cada tonelada superior a 3, se abonará adicionalmente 1.500 ₧, a repartir entre los que realizan la limpieza. En todos los casos el Capitán hará lo máximo posible presionando a los receptores para que queden en las bodegas las menores barraduras posibles, ya que, además de aumentar las dificultades del berrido, también supone una responsabilidad de la Empresa por falta de peso a la entrega, por lo cual deberá indemnizar.

TRINCAJES

El trincaje y destrincaje de vehículos, containers, cajas y toda clase de piezas que por sus características precisen dicho trincaje, bien se estiba en cubierta o en bodegas, tendrá una gratificación de 840 ₧ por unidad. Los buques "HARESMA" y "EMPORDA", debido a las características especiales de estos buques, la gratificación por trincaje de containers, será de 420 ₧ por unidad, así como los containers embarcados en la cubierta del buque "ARTICO".

En el caso de que los tripulantes hayan realizado el trincaje, en la gratificación estará incluido el destrincaje.

En el caso de que el trincaje lo hubiera realizado personal ajeno al buque, se abonará a la tripulación por el destrincaje, las cantidades de 300 ₧ para cajas, vehículos, etc. y 200 ₧ para containers.

TRINCAJE DE CARGAS HOMOGÉNEAS EN BODEGAS O ENTREPUESTOS SIEMPRE QUE EL CAPITAN LO CONSIDERE NECESARIO

Por cada operación de trincaje en estibas verticales, o pros-pops, a babor-estribor, dentro de un mismo compartimento y puerto, la gratificación será de 1.440 ₧.

Los tripulantes se comprometen, en cualquier caso y en las condiciones pactadas anteriormente, al trincaje de un máximo de 15 vehículos, containers, cajas y toda clase de piezas de semejantes características, en los puertos de Livorno, Génova, Barcelona, Valencia, Cádiz y Bilbao, sin límite en el resto de los puertos.

En los puertos antes mencionados, en los que por causa ajena a la Empresa no pudiera ser contratado personal de tierra, la tripulación se compromete a realizar el trincaje sin límite.

Se entienda que las gratificaciones mencionadas son a repartir entre todos los tripulantes que efectúen el trabajo.

TRABAJOS QUE DEBEN SER REALIZADOS POR PERSONAL AJENO AL BUQUE

- Limpieza del interior de la caja de cadenas.
- Limpieza total del interior del tanque de lastre y/o agua dulce.
- Trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga.

NOTA:—

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:

a)	14.400 ₧
b)	14.400 ₧
c)	25.000 ₧

MANEJO DE LAS PLUMAS DE CARGA

En el caso especial de la pluma de 150 tons del "ARTICO" y debido a su complejidad, siempre que se use en cualquier puerto, bien sea con personal de tierra o de a bordo, el personal de a bordo recibirá una gratificación de 2.100 ₧ por el control y ayuda, para el buen funcionamiento de toda la instalación.

En cualquier puerto de carga o descarga donde no exista censo de trabajadores portuarios, o no fuera suficiente y cualificado a juicio del Sindicato y Organizaciones Portuarias, el personal se compromete a descargar, cargar o remocionar containers llenos, vacíos o piezas de volumen similar al precio de 2.500 ₧ por unidad y containers vacíos a 1.500 ₧ por unidad.

REMOCCIONES

En principio los tripulantes están interesados en efectuar remociones de carga, estudiándose las condiciones, en cada caso, directamente con el Capitán.

Todos los trabajos especiales relacionados anteriormente no devengarán horas extraordinarias y se procurará efectuarlos dentro de la jornada normal, si es posible.

ANEXO B

NORMAS POR LAS QUE SE REGIRÁ EL EMBARQUE DE FAMILIARES ACOMPAÑANTES EN LOS BUQUES DE LA COMPAÑIA NAVIERA MARASIA S.A.

- Los Capitanes y Jefes de Máquinas podrán embarcar a sus esposas, cuando lo deseen.
- Todo personal fijo de la empresa, que disponga de camarote individual, bien sea normalmente o por alguna solución transitoria, puede solicitar del Capitán del buque ser acompañado por su esposa. El Capitán no admitirá, en ningún caso, la solicitud, si no se dispone de alojamiento apropiado, o bien no se dispone de capacidad en los botes salvavidas, de acuerdo con el certificado correspondiente. Las esposas, en ningún caso, se incorporarán al buque al mismo tiempo que sus maridos, sino cuando la solicitud sea concedida.
- En los casos en que, a juicio del Capitán o de la Empresa, la presencia de la esposa de un tripulante pueda influir negativamente en la buena marcha del buque o del mismo tripulante, la solicitud de embarque será denegada.
- Todo familiar acompañante que vaya a viajar en un buque, deberá ser enrolado de acuerdo con la reglamentación en vigor presentando para ello al Capitán los siguientes documentos:
 - Libreta de Inscripción Marítima
 - Pasaporte
 - Documento de Sanidad Exterior, en el que consten todas las vacunaciones correspondientes que exigen las autoridades en los puertos de tránsito y destino.
- No se permitirá el embarque de ninguna esposa de tripulante que se encuentre embarazada o afectada por cualquier enfermedad.
- No se permitirá el embarque de los hijos de tripulantes menores de 15 años. Para el embarque de los hijos mayores de 15 años deberán cumplirse todos los requisitos del punto 4).
- El tiempo normal de embarque permitido de una determinada persona, en cualquier caso, será de un viaje redondo. Al término del mismo, cualquier familiar acompañante - sin tener en cuenta el cargo del tripulante familiar - que ya hubiera realizado un viaje, deberá desembarcar para permitir el embarque a otra persona, cualquiera que sea el cargo de su familiar a bordo.
- La esposa acompañante de su marido deberá tomar a su cargo el cuidado completo de los alojamientos de su esposo, y no exigirá, en ningún caso, servicios extraordinarios del personal de bordo. Las comidas serán servidas a los fami-

líneas acompañantes a las mismas horas y en los mismos lugares que sus esposos.

- 9) Todo acompañante deberá abonar al Capitán del buque la cantidad establecida en concepto de manutención, durante el tiempo que permanezca a bordo.
- 10) El tripulante familiar del acompañante que viaje a bordo, se responsabilizará, exonerando de cualquier responsabilidad a la Empresa, de todos los gastos que puedan derivarse de cualquiera de los siguientes conceptos, gubernamentales a su esposa o familiares a bordo:
 - a) Enfermedad, accidente o muerte.
 - b) Repatriación del familiar, o sus restos, en caso de enfermedad, accidente, muerte o cualquier otra causa.
 - c) En el caso de que un tripulante debiera desembarcar en cualquier puerto, por enfermedad, accidente, órdenes de la Empresa, o cualquier otra causa, todos los gastos de desembarque, estancia en puerto y repatriación de su esposa o familiar acompañante, correrán por cuenta del tripulante interesado, pudiendo ser descontado de la nómina cualquier anticipo a cuenta o gasto extra abonado por el Capitán, Marésia o sus Agentes.

No obstante todo lo anterior, voluntaria, gratuitamente para el tripulante y siguiendo su habitual línea social con sus tripulantes, la Empresa tiene suscrita una póliza con una Compañía de Seguros, que cubre las cantidades de:

- 1.000.000,— de la para casos de muerte.
- 2.000.000,— de la para casos de invalidez permanente

para todos y cada uno de los familiares acompañantes que vayan a bordo de sus buques. El período de cobertura se extiende desde el momento de embarcar hasta el desembarque, incluyendo las posibles bajadas a tierra en cualquier puerto del itinerario.

Con objeto de poder inscribir al familiar acompañante en la arriba mencionada póliza flotante, el tripulante interesado deberá informar al Capitán y éste al Departamento de Personal, de Marésia-Madrid, lo más urgentemente posible, los siguientes datos en relación a su familiar:

- a) Nombre y apellidos
- b) Parentesco
- c) Edad
- d) Fecha y puerto de Embarque
- e) Fecha y puerto de desembarque, en su día.

c) Cualquier gasto extraordinario, de cualquier índole, que puede producirse con ocasión de la estancia de un familiar a bordo, será sufragado en su totalidad por el tripulante interesado.

- 11) Cualquier acompañante a bordo deberá cumplir, en todo momento las normas de disciplina a bordo, acatando cualquier orden al mando del buque.
- 12) Durante el primer día de navegación en el que figure embarcados familiares acompañantes, el Capitán estará obligado a asignar a los mismos sus puestos para caso de abandono del buque y ejercicios contra-incendios, haciendo llegar a los acompañantes una tarjeta en la que se consignen las señales fónicas y de alarma y el lugar al que debe acudir en los casos de alarma o ejercicios a bordo. También se instalará un chaleco salvavidas suplementario en el camarote del interesado, durante el tiempo de permanencia a bordo del familiar acompañante.

En también obligación de cada tripulante cuidar su familiar a bordo esté perfectamente familiarizado con las órdenes que, en cualquier sentido, diere al Capitán del buque.

13) Es deber ineludible de cualquier familiar acompañante encontrarse, en absoluto, de intervenir en cualquier asunto de trabajo del buque, siendo responsable directo del cumplimiento de esta norma el tripulante interesado.

14) La Empresa permitirá viajar a los hijos menores de quince años para viajes de cuarenta y ocho horas, entre puertos

españoles de la Península y/o italiano-franceses del Mediterráneo, eximiéndose a la Empresa de cualquier responsabilidad en caso de accidente o muerte.

15) La Empresa proveerá de los correspondientes impresos a fin de que el tripulante los cumplimente y firme al embarcar al familiar acompañante.

16) No se autorizará el embarque de familiares acompañantes mayores de sesenta años.

ANEXO Nº 9

PAIS	BARCELONA	BILBAO	BURGENS	GENOVA	LA PALMA	LAZARUS	LEON	LYON	MADRID	MARSA	MILANO	MURCIA	PARIS	SEVILLA	VALENCIA	ZARAGOZA
ALBACETE	3.099	6.979	2.799	2.916	3.192	3.209	3.400	3.400	10.243	9.916	9.916	6.913	10.243	9.916	9.916	6.913
ALICANTE	3.532	3.510	3.438	4.123	3.974	10.201	10.270	10.299	10.299	10.299	10.299	10.299	10.299	10.299	10.299	10.299
BILBAO	10.319	10.372	6.319	3.991	6.744	3.431	6.338	10.319	10.319	10.319	10.319	10.319	10.319	10.319	10.319	10.319
AVILA	10.416	9.471	6.122	6.228	7.205	9.428	8.919	5.930	8.859	8.919	8.919	8.919	8.919	8.919	8.919	8.919
BADAJOS	10.321	10.361	10.460	10.591	8.171	9.995	8.467	8.710	10.182	9.672	6.372	10.182	9.672	6.372	10.182	9.672
BARCELONA	—	1.431	5.974	9.890	10.273	12.109	16.684	12.111	9.431	10.129	9.431	10.129	9.431	10.129	9.431	10.129
BILBAO	3.058	3.107	9.249	12.340	12.692	18.486	12.718	9.993	—	—	—	—	—	—	—	—
BURGOS	2.913	7.713	7.851	10.925	11.322	13.149	11.903	9.709	2.309	2.379	11.413	—	—	—	—	—
CACERES	12.401	12.101	9.292	10.278	8.284	5.829	4.719	7.670	8.284	8.284	8.284	8.284	8.284	8.284	8.284	8.284
CADIZ	10.309	10.491	11.828	9.474	4.877	—	2.199	10.309	15.436	15.436	15.436	15.436	15.436	15.436	15.436	15.436
CANTABRIA	4.149	2.717	956	5.197	11.191	12.759	12.809	12.811	8.248	9.223	10.419	—	—	—	—	—
CANTON DE BILBAO	12.419	9.471	5.914	8.916	9.923	6.778	6.834	9.471	9.471	9.471	9.471	9.471	9.471	9.471	9.471	9.471
CORDOBA	10.148	11.519	7.941	3.219	3.418	3.492	4.390	12.431	11.418	11.418	11.418	11.418	11.418	11.418	11.418	11.418
CORUNA	10.339	12.913	10.910	10.416	10.819	10.661	14.672	9.916	3.918	9.916	9.916	9.916	9.916	9.916	9.916	9.916
CUENCA	8.210	6.778	3.215	9.979	8.316	10.209	8.294	9.428	8.210	8.120	8.210	—	—	—	—	—
GERONA	4.942	2.293	6.858	9.993	10.242	20.321	15.172	10.433	10.520	11.524	16.634	—	—	—	—	—
GUADALAJARA	12.431	11.249	7.822	4.979	3.940	9.979	3.213	12.431	10.293	12.431	12.431	12.431	12.431	12.431	12.431	12.431
GUADALAJARA	6.141	6.153	5.991	9.936	7.160	10.939	10.490	7.429	3.716	5.756	7.773	—	—	—	—	—
HUELVA	10.156	10.139	12.835	10.143	1.173	2.498	300	10.156	10.111	10.111	10.111	10.111	10.111	10.111	10.111	10.111
HUESCA	9.041	2.053	4.316	9.485	10.547	10.186	10.439	9.199	4.304	6.873	13.754	—	—	—	—	—
JAEEN	10.796	10.329	6.446	8.699	8.827	3.262	9.909	9.423	10.446	10.416	3.029	—	—	—	—	—
LEON	10.439	10.309	10.007	10.909	9.861	11.629	10.466	1.316	3.949	4.200	12.314	—	—	—	—	—
LEONIA	8.219	1.910	4.926	9.249	14.659	16.420	10.209	8.978	3.948	10.994	10.994	10.994	10.994	10.994	10.994	10.994
LEONIA	6.816	8.876	9.026	10.569	12.747	10.393	14.192	5.713	3.920	3.923	12.850	—	—	—	—	—
LEONIA	10.901	10.112	12.407	14.029	12.409	14.250	13.268	3.835	3.976	6.554	15.198	—	—	—	—	—
MADRID	9.472	3.840	2.519	6.282	7.160	9.486	6.771	6.771	6.760	5.742	3.918	—	—	—	—	—
MADRID	10.546	13.134	9.467	6.475	9.199	8.872	4.273	10.546	13.719	13.691	—	—	—	—	—	—
MADRID	2.619	7.16	3.232	329	7.800	9.750	9.779	10.997	6.529	8.100	3.998	—	—	—	—	—
MADRID	10.908	10.908	12.763	14.200	11.999	12.999	11.999	4.916	8.239	3.246	15.549	—	—	—	—	—
MADRID	12.778	12.799	12.107	12.178	12.903	10.591	10.318	930	9.990	3.215	14.533	—	—	—	—	—
MADRID	8.774	8.322	8.648	10.976	4.971	11.116	10.183	8.213	2.849	2.834	11.437	—	—	—	—	—
MADRID	8.204	8.448	3.318	11.181	12.807	10.638	10.700	6.762	2.823	3.900	13.794	—	—	—	—	—
MADRID	10.999	10.999	14.209	12.671	12.970	15.296	14.232	8.978	10.179	9.371	16.849	—	—	—	—	—
MADRID	11.265	10.415	6.128	9.486	6.923	8.734	7.734	9.403	3.772	3.904	10.673	—	—	—	—	—
MADRID	7.722	6.778	3.477	12.520	11.711	12.897	10.446	6.170	1.740	3.317	14.143	—	—	—	—	—
MADRID	10.124	9.794	9.822	12.321	12.329	10.418	10.429	7.946	1.578	—	12.493	—	—	—	—	—
MADRID	9.984	8.346	6.419	8.840	8.100	10.928	9.023	6.111	5.826	5.249	9.220	—	—	—	—	—
MADRID	15.282	13.769	10.181	2.051	1.172	1.313	13.747	12.422	12.729	2.135	—	—	—	—	—	—
MADRID	6.616	5.468	3.994	9.236	11.229	12.860	12.466	8.383	3.359	4.329	11.515	—	—	—	—	—
MADRID	1.481	—	2.467	7.917	12.343	10.491	10.209	10.209	3.102	9.174	12.138	—	—	—	—	—
MADRID	3.776	4.939	3.110	9.762	10.928	12.302	11.362	7.717	7.713	10.999	—	—	—	—	—	—
MADRID	10.110	2.829	5.945	6.428	6.890	8.816	8.849	8.943	6.376	6.376	7.903	—	—	—	—	—
MADRID	8.286	3.647	—	4.232	10.182	11.348	11.350	10.948	9.299	9.232	9.949	—	—	—	—	—
MADRID	9.416	8.734	7.941	9.900	8.604	10.421	8.441	8.423	4.019	3.223	10.776	—	—	—	—	—
MADRID	7.703	7.103	8.419	11.718	12.683	12.814	12.947	9.448	9.61	2.543	12.080	—	—	—	—	—
MADRID	11.081	10.137	8.744	10.214	7.421	9.856	8.472	3.476	5.499	5.026	11.575	—	—	—	—	—
MADRID	4.325	4.376	9.342	8.404	12.467	14.929	12.910	8.829	4.325	3.101	12.790	—	—	—	—	—

RE. las Travesías

- Las Palmas - Annapolis
- Tenerife - Annapolis
- Para Palma - Annapolis
- Ibiza - Annapolis

Se pujan en concepto de Taxis

Las cantidades siguientes:

- Las Palmas - Annapolis 700.- Ptas.
- Tenerife - Annapolis 1.200.- Ptas.
- Para Palma - Annapolis 800.- Ptas.
- Ibiza - Annapolis 600.- Ptas.

ANEXO No. 10

La cantidad y efectos de manutención por administración y de manera orientativa será de 350 \$ por tripulante y día.

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

19750. REAL DECRETO 1943/1983, de 1 de junio, por el que se otorga una concesión de explotación de hidrocarburos en la zona C, subzona b, denominada «Gaviota-I».

Vista la solicitud de una concesión de explotación de hidrocarburos denominada «Gaviota I», derivada del permiso de investigación de hidrocarburos «Vizcaya-B», que fue presentada en su día por la «Empresa Nacional de Investigación y Explotación de Petróleo, S. A.»; «Elf Aquitaine de Investigaciones Petrolíferas, S. A.»; «Murphy Spain Oil Company», y «Ocean Spain Oil Company», titulares de dicho permiso y teniendo en cuenta que dicha solicitud está de acuerdo con lo que la Ley dispone; que está acreditada la existencia de hidrocarburos en cantidades comerciales; que las titulares poseen la capacidad técnica y económica necesarias para la puesta en explotación del yacimiento y que proponen unos trabajos razonables para dicha explotación, procede otorgar la concesión solicitada.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria y Energía, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 1 de junio de 1983,

DISPONGO:

Artículo 1.º Se otorga a la «Empresa Nacional de Investigación y Explotación de Petróleo, S. A.»; «Murphy Spain Oil Company»; «Ocean Spain Oil Company» y «Elf Aquitaine de Investigaciones Petrolíferas, S. A.», y con participaciones respectivas del 50 por 100, 15 por 100, 15 por 100 y 20 por 100, la concesión de explotación de hidrocarburos derivada del permiso de investigación «Vizcaya B», denominada «Gaviota I», cuya descripción es la siguiente:

Concesión «Gaviota I».—Expediente número 10.82, de 7.980 hectáreas, y cuya línea perimetral definida por las coordenadas geográficas de sus vértices, en longitudes referidas al meridiano Greenwich, es la siguiente:

Vértices	Longitud (Oeste)	Latitud (Norte)
1	2º 48'	43º 33'
2	2º 40'	43º 33'
3	2º 40'	43º 29'
4	2º 48'	43º 29'

Art. 2.º La concesión que se otorga queda sujeta a la Ley sobre Investigación y Explotación de Hidrocarburos, de 27 de junio de 1974; del Reglamento para su aplicación, de 30 de julio de 1976; a los planes generales de explotación presentados por las solicitantes en cuanto no se opongan a lo que se especifica en el presente Real Decreto y a las condiciones siguientes:

1.º De acuerdo con lo dispuesto en la condición tercera del artículo 2.º del Real Decreto 900/1977, de 4 de marzo, de otorgamiento del permiso de investigación de hidrocarburos «Vizcaya B», las Sociedades «Murphy», «Ocean» y «Elf Aquitaine», vienen obligadas a ceder a ENIEPSA un 40 por 100 de sus respectivas participaciones libres de gastos, hasta el otorgamiento de dicha concesión.

En consecuencia, la titularidad de la concesión, una vez efectuada la cesión mencionada, será la siguientes: ENIEPSA, 70 por 100; «Murphy», 9 por 100; «Ocean», 9 por 100, y «Elf Aquitaine», 12 por 100.

Dicha opción será necesariamente ejercida por ENIEPSA, dentro del plazo de noventa días transcurridos desde la fecha de publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del presente Real Decreto.

2.º De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 29 y 30 de la Ley, esta concesión de explotación se otorga por un período

de treinta años, que comenzará a partir del día siguiente al de la publicación del presente Real Decreto en el «Boletín Oficial del Estado».

3.º De conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 del Reglamento vigente, las titulares deberán comenzar las operaciones de explotación en el plazo máximo de tres años.

4.º El plan de desarrollo de los yacimientos «Gaviota I y II» consiste en instalar una plataforma fija, de acero, para la perforación y la producción, de modo que ambas operaciones puedan simultanearse. Los pozos de desarrollo del campo se perforarán desde la plataforma, desde donde se efectuarán también las operaciones subsiguientes. El gas y el condensado producidos se tratarán y estabilizarán en la propia plataforma para ser enviados a tierra hasta una terminal de tratamiento. En la planta terminal de tratamiento, el gas y el condensado se procesarán para obtener gas vendible, LPG y naftas dispuestas para su entrega a los compradores.

5.º De conformidad con lo dispuesto en los artículos 28, 35 y 39 del Reglamento citado, los titulares de la concesión deben tomar toda clase de precauciones en la prevención de daños o riesgos, que como consecuencia de las operaciones puedan afectar a la seguridad de vidas humanas, la propiedad, reservas naturales, costas, lugares de interés turístico e instalaciones públicas y, en general, a la contaminación del medio ambiente, cumplir las normas nacionales vigentes y las prescripciones que eventualmente puedan imponerle la Dirección General de la Energía.

Asimismo, las titulares deberán constituir un seguro, por mediación de entidades aseguradoras españolas, como cobertura de los riesgos de colisión, contaminación y daños a terceros, para el conjunto de las dos concesiones «Gaviota I y II», no inferior a 6.000 millones de pesetas.

6.º Para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión que por este Real Decreto se otorga, las titulares, en el plazo de quince días, deberán ingresar en la Caja General de Depósitos la nueva fianza, tal como dispone la Ley y Reglamento vigentes en su artículo 35, apartados 2.1 y 2.2.

7.º De conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 del Reglamento, las titulares deberán presentar en el Ministerio de Industria y Energía —Servicio de Hidrocarburos—, tres meses antes del comienzo de cada año natural para su aprobación, el programa de trabajos y de explotación para dicho año.

En el año de comienzo de la explotación, tal programa se presentará, al menos, tres meses antes de la puesta en marcha de las instalaciones y abarcará el período prescrito entre el principio de la explotación y el fin del año natural.

Las alteraciones que sea preciso introducir por las concesionarias en el programa previsto deberán ser sometidas al Ministerio de Industria y Energía, dentro de los treinta días siguientes al de conocerse la necesidad de realizarse, y se entenderán aprobadas de no recibirse notificación en contrario en el plazo de treinta días.

8.º En el caso de que las concesionarias, en lugar de operar por sí mismas o a través de la compañía operadora autorizada, decidieran concertar contratos de asistencia técnica, de trabajos o de servicios, deberán ser todas ellas sometidas a la aprobación de la Administración a los efectos de la Ley sobre Investigación y Explotación de Hidrocarburos, de 27 de junio de 1974.

9.º Las instalaciones que se monten para la explotación de los yacimientos deberán ser aprobadas por el Ministerio de Industria y Energía.

Art. 3.º El precio del gas de la concesión de explotación que se otorga será fijado por el Gobierno, según ordena la disposición adicional primera, número 4, de la Ley 45/1981, de 28 de diciembre, de creación del Instituto Nacional de Hidrocarburos.

Para la fijación del precio del gas, se estará a lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 21/1974, de 27 de junio, e igual artículo del Reglamento para su aplicación, aprobado por Real Decreto 2362/1976, de 30 de julio.

Art. 4.º Se autoriza al Ministerio de Industria y Energía para dictar las disposiciones necesarias para el cumplimiento de lo que en este Real Decreto se dispone.

Dado en Madrid a 1 de junio de 1983.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Industria y Energía,
CARLOS SOLCHAGA CATALAN

19751 REAL DECRETO 1944/1983, de 1 de junio, por el que se otorga una concesión de explotación de hidrocarburos en la zona C, subzona B, denominada «Gaviota II».

Vista la solicitud de una concesión de explotación de hidrocarburos denominada «Gaviota II», derivada del permiso de investigación de hidrocarburos Vizcaya-C, que fue presentada en su día por la «Empresa Nacional de Investigación y Explotación de Petróleo, S. A.»; «Elf Aquitaine de Investigaciones Petrolíferas, S. A.»; «Murphy Spain Oil Company», y «Ocean Spain Oil Company», titulares de dicho permiso, y teniendo en cuenta que dicha solicitud está de acuerdo con lo que la Ley dispone, que está acreditada la existencia de hidrocarburos en cantidades comerciales, que las titulares poseen la capacidad técnica