

Por parte de la Administración Central:

El Delegado del Gobierno en Aragón, que la presidirá.
El Director general de Empleo o persona en quien delegue.
El Director general de INEM o persona en quien delegue.
El Secretario general de la Unidad Administradora del Fondo Social Europeo o persona en quien delegue.

Por parte de la Comunidad Autónoma de Aragón:

El Consejero de Economía y Hacienda.
Un representante del Departamento de Sanidad, Bienestar Social y Trabajo.
Un representante del Departamento de Presidencia y Relaciones Institucionales.
El Director general de Economía y Presupuesto o persona en quien delegue.

La Comisión Mixta, a través de los representantes en la misma de cada una de las Administraciones, comunicará a las Direcciones Provinciales o Delegaciones Territoriales respectivas los acuerdos que pudieran afectar a dicho ámbito geográfico e institucional.

Cuarta.-La Comisión Mixta difundirá, a través de los mecanismos que se articulen en la misma y por los medios que se consideren más adecuados, los programas de fomento del empleo y los planes formativos sobre los que versa este Convenio y otras medidas de la Administración Central o de la Comunidad Autónoma de Aragón tendientes a mejorar las condiciones del mercado de trabajo.

La Comunidad Autónoma de Aragón presentará periódicamente a la Comisión Mixta un Balance que recoja la situación de las acciones previstas en las cláusulas de este Convenio.

Quinta.-En el lugar de realización de cada obra o actuación concreta se instalará un cartel normalizado en el que se indicará, junto a la simbología de ambas partes, la leyenda «Convenio Ministerio de Trabajo y Seguridad Social-Comunidad Autónoma de Aragón», el programa concreto de cada actuación, la denominación de la obra o del plan de actuación y su plazo de realización.

Sexta.-El presente Convenio tendrá vigencia durante un año, prorrogable por otro. El Convenio puede ser denunciado durante la vigencia del mismo por cualquiera de las partes.

Cláusulas referidas al INEM

Séptima.-La Comisión Mixta estudiará el contenido de las obras y servicios de interés general que puedan ser ejecutados por la Comunidad Autónoma de Aragón y financiados conjuntamente por la Comunidad Autónoma de Aragón y el INEM para llevar a cabo en 1986. Estas obras y servicios versarán, prioritariamente, sobre aspectos relacionados con desarrollo agrario, repoblación forestal, rehabilitación de edificios y patrimonio inmobiliario, excavaciones, tratamiento preventivo contra incendios y cualquier otra actuación de interés general y social dentro de las competencias de la Comunidad Autónoma de Aragón.

Caso de firmarse un Convenio entre el INEM y la Comunidad Autónoma de Aragón, se considerará como documento anexo al presente Convenio.

Cláusulas referidas al Fondo Social Europeo, Fondo de Solidaridad para el Empleo y a la Orden de 12 de marzo de 1985

Octava.-La Unidad Administradora del Fondo Social Europeo prestará una especial atención a aquellas peticiones que respondan a planes sectoriales o territoriales impulsados o promovidos por los órganos de promoción de la Comunidad Autónoma de Aragón, siempre que se garantice la adecuada viabilidad de los proyectos.

Novena.-Las Empresas, Cooperativas, Asociaciones u Organismos que pretendan poner en marcha iniciativas que generen empleo y que puedan acogerse a lo previsto en la sección primera del capítulo I de la Orden de 21 de febrero de 1985, o en los programas I y II de la Orden de 12 de marzo de 1985, podrán hacerlo a través de la Comisión.

Décima.-La Comunidad Autónoma de Aragón se compromete a desarrollar durante la vigencia de este Convenio una política de contratación de jóvenes, fundamentalmente, a través de las modalidades de contratos en prácticas y para la formación; asimismo, se tenderá a la contratación de formadores. A estos efectos, los contratos en prácticas y para la formación y los celebrados con formadores serán financiados por el Fondo de Solidaridad, en los términos establecidos en la sección segunda del capítulo I de la Orden de 21 de febrero de 1985, hasta un 25 por 100 del coste salarial.

Undécima.-Durante la vigencia de este Convenio se programarán las acciones que sean precisas para la formación de trabajadores de las Administraciones Públicas de Aragón en materia de Fondo Social Europeo. Estas acciones serán financiadas por el Fondo de Solidaridad. Su programación será aprobada por la Comisión Mixta.

Duodécima.-A través de la Comisión Mixta, las Empresas u Organismos de Aragón podrán presentar proyectos que puedan ser financiados por el Fondo Social Europeo en 1986. Una vez analizados estos proyectos, la Unidad Administradora del Fondo los tramitará ante las instancias competentes.

Otras cláusulas

Decimotercera.-La Dirección General del INEM enviará mensualmente a la Consejería de Economía y Hacienda las estadísticas y datos completos de movimiento laboral registrado (a nivel nacional, de Comunidades Autónomas y provincias) una vez consolidados y oficializados.

Decimocuarta.-La Comunidad Autónoma de Aragón se compromete a mantener una línea de avales para el apoyo a Cooperativas y trabajadores autónomos en las mismas condiciones consideradas en la Ley de Presupuestos de la Comunidad Autónoma para 1985 y el Decreto 38/1985, de 17 de abril, que regula la concesión de avales. Asimismo, podrán acordarse actuaciones conjuntas en materia de formación y promoción cooperativa.

El Secretario general de Empleo y Relaciones Laborales,
Alvaro Espina Montero

El Consejero de Sanidad, Bienestar Social y Trabajo,
Alfredo Arola Blanquet

6133 - RESOLUCION de 14 de febrero de 1986, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Contenemar, Sociedad Anónima», y su personal de flota.

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Contenemar, Sociedad Anónima», y su personal de flota que fue suscrito con fecha 24 de octubre de 1985, de una parte, por la Dirección de la Empresa, en representación de la misma, y de otra, por el Comité de Empresa, compuesto por representantes de UGT y del SLMM, en representación de los trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo.

Esta Dirección General acuerda:

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

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

Madrid, 14 de febrero de 1986.-El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO DE PERSONAL DE FLOTA 1985

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*-El presente Convenio tiene ámbito de aplicación de Empresa y afectará a «Contenemar, Sociedad Anónima», y a su personal embarcado que presta servicio en su flota (véase cláusula adicional).

Art. 2.º *Vigencia, prórroga y denuncias.*-El presente Convenio entrará en vigor al 1 de enero de 1985 (véase cláusula adicional segunda).

Su vigencia será de un año hasta el 31 de diciembre de 1985 y se prorrogará, por periodos anuales sucesivos, si con tres meses de antelación, por lo menos, a su vencimiento inicial o prorrogado no se hubiera denunciado por alguna de las partes contratantes.

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

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

Art. 4.º *Compensación 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 específico para el sector, pactada o por cualquier origen que fuese en el futuro pudieran establecerse.

Este Convenio será sustituido en todos sus términos, incluida, por tanto, su vigencia, por otro futuro de ámbito superior al de la Empresa que, referido al personal de flota, considerado en su conjunto y a juicio de la mayoría absoluta de los tripulantes de la Compañía, mejore las condiciones pactadas en el presente Convenio.

Art. 5.º Excedencia:

Voluntaria: Podrá solicitarla todo tripulante que cuente, al menos, condos años de antigüedad en la Empresa. La petición se resolverá dentro de los treinta días siguientes a la fecha de presentación: el plazo para las excedencias será de seis meses, como mínimo, y un máximo de cinco años.

El tiempo transcurrido en esta situación no se computará a ningún efecto: si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se concedió la excedencia, no solicitase su reingreso en la Empresa causará baja definitiva en la misma.

Si lo solicitase, se efectuará tan pronto como exista una vacante de su categoría. Si no existe vacante y optara voluntariamente por alguna categoría inferior, dentro de su especialidad, percibiendo el salario correspondiente, hasta tanto se produzca su oncorporación a la categoría que le corresponde.

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

Forzosa: Dará lugar a esta situación cualquiera de los siguientes casos:

Nombramiento para cargo político, sindical de ámbito provincial o superior. 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 treinta días siguientes al cese de su cargo político o sindical. Caso de no ejercer dicha petición dentro de los plazos de treinta días, perderá su derecho al reingreso en la Empresa.

Art. 6.º Período de prueba.— Toda admisión de personal fijo para las actividades comprendidas en este Convenio se considerará provisional durante un período de prueba variable, con arreglo a la labor a que el tripulante se dedique, que no podrá ser superior a lo que establece la escala siguiente:

- a) titulados, tres meses.
- b) Maestranza y Subalternos, cuarenta y cinco días.

Durante dicho período, que deberá pactarse por escrito, ambas partes podrán rescindir unilateralmente el contrato comunicándolo a la otra con ocho días de antelación mínima.

Caso de que el período de prueba expire en una travesía, éste se entenderá prorrogado hasta que el buque toque puerto español, pero la voluntad por parte del Armador de rescindir el contrato de trabajo por no superar el período de prueba deberá de ser indicada al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado en el párrafo anterior. En caso contrario se considerará al tripulante como fijo en la plantilla.

En el caso de que expire por voluntad del tripulante los gastos de viaje y dietas al desembarco serán por cuenta del mismo. En caso contrario, es decir, si es la Empresa la que rescinde el contrato, los gastos de desembarco hasta el domicilio del trabajador serán por cuenta de ella, abonándose al tripulante, además de los gastos, el importe de dos dietas completas.

Concluida a satisfacción de ambas partes el período de prueba, el tripulante pasará a figurar en la plantilla de personal fijo de la Empresa y el tiempo prestado durante el período de prueba será computado como antigüedad.

La Empresa, en el supuesto de rescisión del período de prueba en cualquiera de los casos entregará previa solicitud por parte del tripulante la documentación relativa al tiempo efectivamente trabajado (el certificado de Empresa de las cotizaciones efectuadas a la Seguridad Social).

La situación de ILT (incapacidad laboral transitoria) durante el período de prueba interrumpe el cómputo del mismo.

Art. 7.º Expectativa de embarque a órdenes de la Empresa.— Se considerará expectativa de embarque a órdenes de la Empresa la situación del tripulante que se encuentra en su domicilio procedente de una situación distinta a la de embarcado o comisión de servicio, disponible y a órdenes de la Empresa.

La misma durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio para entrar en comisión de servicio.

Durante la expectativa de embarque el tripulante percibirá el salario profesional y generará vacaciones en la proporción de treinta días cada trescientos treinta y cinco.

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

No obstante lo anterior, la expectativa de embarque procedente de amarre del buque con carácter indefinido, cursillos o permisos de índole familiar o asuntos propios no estará sometido al plazo de los veinticinco días antes citados, sino que el plazo será ampliado a treinta y cinco.

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

En este caso el tripulante percibirá durante el tiempo que el mismo dure, el salario profesional y las horas extras que venía percibiendo en el buque del cual desembarcó, en el caso de que durante la realización del mismo finalice el mes.

Caso contrario percibirá el importe de las horas extras del buque al cual se le transborda. Asimismo percibirá el importe de los viajes y dietas correspondientes.

La Empresa procurará, si ello fuera posible y no se encareciera el coste del propio transbordo, que el tripulante pase por su domicilio. En este caso el tripulante, durante el tiempo que permanezca en el mismo, no devengará dietas.

Art. 9.º Comisión de servicio.— Se entenderá por comisión de servicio la misión profesional que circunstancialmente ordene la Empresa a sus tripulantes en cualquier lugar.

En comisión de servicio, los tripulantes devengarán las horas extras del último buque del cual desembarcaron y se devengarán las vacaciones del Convenio (excepto si la comisión de servicio se realiza en el domicilio del tripulante, generando en este caso treinta días de vacaciones cada trescientos treinta y cinco, a partir de los primeros quince días).

Si la comisión se realiza fuera del domicilio se devengará la dieta diaria correspondiente.

Art. 10. Licencias.— Con independencia del período reglamentario de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencia por motivos que a continuación se enumeran:

De índole familiar.

Asistencia a cursos y exámenes relacionados con la profesión y obtener nombramientos o títulos superiores.

Cursillos de carácter obligatorio complementario.

Cursillos de perfeccionamiento a petición de la Empresa.

Asuntos propios.

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

En los supuestos de licencias por motivos de índole familiar, los permisos que se soliciten deberán ser concedidos por el Capitán en el momento de ser solicitados, desembarcando el tripulante en el primer puerto con medios más directos de desplazamiento y dentro de los límites geográficos contemplados en el apartado 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.

Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias correrá por cuenta del permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y cursillo de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales y cursillos de perfeccionamiento a petición de la Empresa, que correrá a cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarque y reembarque a todos los puertos de Europa, mar Mediterráneo, mar Negro y los puertos de Africa, hasta el paralelo de Noadibou (Port-Etienne).

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

De índole familiar.—Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

Causa	Días
Matrimonio	30
Nacimiento hijos	15
Enfermedades graves cónyuge, hijos padres y hermanos	15
Muerte cónyuge	30
Muerte padres, hijos y hermanos	15

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

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

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

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

Licencias para asistir a cursos y exámenes relacionados con la profesión y obtener nombramientos o títulos superiores:

Antigüedad mínima: Un año.

Duración: La del curso.

Salario: 80.560 pesetas.

Número de veces: Una sola vez.

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

Peticiones máximas: Seis por ciento de los puestos de trabajo a cubrir.

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

En el caso de que el tripulante consiga beca o ayuda para la realización del curso, la Empresa completará la diferencia hasta la cuantía establecida. En este caso el tripulante quedará obligado a comunicarlo a la Empresa.

Cursillos de carácter obligatorio, complementario a títulos profesionales;

Antigüedad mínima: Sin limitación.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Número de veces: Una sola vez.

Cursillos de perfeccionamiento a petición de la Empresa y de interés para el tripulante:

Salario: Profesional.

Asuntos propios.—Permisos particulares:

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

Estas licencias no tendrán retribución ninguna y por ello el tripulante causará baja en la Seguridad Social, por este motivo, hasta tanto no vuelva a estar a órdenes de la Compañía, momento a partir del cual volverá a causar alta.

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

Esta Empresa atenderá las peticiones hasta dichos topes.

A parte del salario, la Empresa abonará mensualmente 21.200 pesetas en concepto de dieta cursillo, cuando éste se realice en un centro que esté a una distancia superior a 25 kilómetros.

Los gastos de matrícula correrán por cuenta de la Empresa, previa justificación.

En el caso de que la Empresa exija la realización de un cursillo a alguno de sus tripulantes por necesidad de la misma, y sin interés para el tripulante, el tripulante se hallará en comisión de servicio durante la total duración del mismo.

Art. 11. *Premio de natalidad.*—Todo tripulante con una antigüedad en la Empresa no menor de un año, percibirá la cantidad de 20.000 pesetas por nacimiento de cada hijo. Será requisito para el abono indicado, una fotocopia del libro de familia en donde figure la inscripción en el Registro Civil.

Art. 11 bis. *Premio nupcialidad.*—Todo tripulante con una antigüedad en la Empresa no menor de un año percibirá la cantidad de 25.000 pesetas por matrimonio. Será requisito para el abono indicado, fotocopia del libro de familia.

Art. 12. *Zonas de guerra.*—Cuando algún buque de la Empresa 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, el tripulante disfrutará de las vacaciones que le corresponden o en su defecto de permiso particular, sin que por ello pierda ningún derecho en la Empresa, no pudiéndose mantener al tripulante en esta situación por un periodo superior a dos meses, transcurrido el cual pasará el tripulante a disfrutar de condiciones similares a las de expectativa de embarque.

b) Los que accedan voluntariamente a salir de viaje y mientras dure éste, percibirán una prima de 1.500 pesetas diarias. Asimismo, la Empresa durante este tiempo suplementará el seguro de accidentes a 3.000.000 de pesetas por muerte y 5.000.000 de pesetas por invalidez permanente.

c) Caso de que, sin previo conocimiento al partir del viaje, el buque se encontrase en zona de guerra efectiva, los tripulantes percibirán el 200 por 100 de aumento en el salario profesional, durante el tiempo que se hallen en dicha zona.

Art. 13. *Permanencia en lugares insalubres y epidémicos.*—Se considerarán puertos insalubres o epidémicos aquellos que así hayan sido declarados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) durante el tiempo en que haya estado vigente dicha declaración.

Las tripulaciones de los barcos que escalen dichos puertos, antepuertos, bahías o radas o que deban realizar ascensiones o descensos por ríos o lugares declarados insalubres y epidémicos, además 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 más trienios.

Art. 14. *Permanencia de familiares a bordo.*—Todo el personal de flota puede solicitar de la Empresa directamente o a través del Capitán, ser acompañado por la mujer o hijo mientras se encuentre embarcado.

La Empresa admitirá la solicitud hasta los límites que constituyen 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 «Sevimar». En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (garantías, técnicos, sobrecargos, etc.), que por necesidad de la Empresa deban embarcar en el buque.

Para efectuar el enrole, la esposa o familiar deberá de poseer una póliza de seguro que cubra los riesgos que puedan producirse mientras se encuentra en situación de embarque.

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

No podrán ser enroladas mujeres que se encuentren en estado de gestación, hijos menores de ocho 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 cederá su puesto a la nueva petición y siempre que el peticionario no haya sido acompañado en un plazo no inferior a seis meses.

Los tripulantes que carezcan de camarote individual con baño, podrán disponer, previa autorización del Capitán, 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 Fonda. Las comidas les serán servidas en el comedor en que se sirve 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 los familiares acompañantes y el seguro obligatorio exigido para su embarque, será por cuenta de la Empresa y a todos los demás efectos dicho familiar será considerado como un tripulante más.

Durante la estancia de los buques en varadero sólo podrán permanecer a bordo las mujeres de los tripulantes.

Art. 15. *Escalafón.*—La Empresa llevará a un escalafón público donde figure todo el personal de la misma con su cargo y antigüedad, dicho escalafón deberá encontrarse actualizado y a disposición directa de los tripulantes de cada buque.

Art. 16. *Manutención.*—La Empresa aportará la cantidad necesaria para la alimentación a bordo y para que ésta sea siempre sana, abundante y nutritiva, a base de productos de calidad y en perfecto estado de conservación.

Se formará una comisión compuesta por el Cocinero, un titulado y un subalterno y supervisado por el Capitán. La elección de estos miembros se realizará por la dotación 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 los pedidos, las facturas y realizar inventario de peso y calidades.
- Realizar el inventario de gambuza al finalizar cada mes, para conocer el gasto tripulante/día.
- Vigilar que los frigoríficos a disposición de los tripulantes contengan un surtido de alimentos básicos durante la noche, tales como queso, leche, embutidos, galletas, mantequilla, etc.
- Elaboración de minutas.
- Información a la cocina del número exacto de comensales.

Todo tripulante que acredite encontrarse a régimen, se le deberá de elaborar la comida adecuada a su tratamiento con cargo a la Empresa.

Comidas especiales.—Se entienden por comidas especiales, las que se preparan para fechas señaladas, tales como:

1 de mayo, Nuestra Señora del Carmen, Nochebuena, Nochevieja.

La cantidad, calidad y menús para estos días, será a criterio de esta Comisión con el visto bueno del Capitán, la Compañía correrá con los gastos.

Art. 17. Dietas y viajes.—Dieta, es la cantidad que se devenga diariamente para satisfacer los gastos de manutención y estancia que se originen en el desplazamiento y permanencia fuera del domicilio o buque de enrolamiento.

Se percibirán en los siguientes casos:

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

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

- Comida: 1.113 pesetas.
- Cena: 1.060 pesetas.
- Alojamiento: 2.412 pesetas.
- Total: 4.585 pesetas.

En caso de que por motivos justificados, hayan de realizarse gastos superiores, se entregarán a la Compañía los recibos oportunos para su consideración a efectos de reembolso. También se tendrán en cuenta, en estancias superiores a las cuarenta y ocho horas, los gastos varios en los que el tripulante pudiera incurrir.

La Compañía abonará los gastos de viaje eligiendo el tripulante el medio de transporte más indicado, adecuado y directo, quedando excluidos los taxis y las clases de lujo. Para los taxis de largo recorrido, se considerará como tal las distancias superiores a 25 kilómetros, siempre y cuando estos recorridos no estén cubiertos con trenes o autobuses. En el caso de uso de estos medios de lujo, su utilización deberán estar perfectamente justificada como, por ejemplo, falta de billete de otro tipo, embarque urgente o porque de su utilización se derive un menor costo. El tripulante, en cualquier caso, presentará los comprobantes. En el caso de que los gastos de desembarque por accidente se abonen por la Compañía, los tripulantes estarán obligados a enviar a la misma, tan pronto como les sea posible, los correspondientes justificantes. En el caso de enfermedad los tripulantes deberán proceder al reintegro de sus gastos a través del Instituto Social de la Marina, en su domicilio o puerto de desembarque. Caso de denegárselo, lo pondrá en conocimiento de la Compañía.

Art. 18. Vacaciones.—1. Las vacaciones para el personal embarcado serán de:

- Ciento diez días en el año 1984.
- Ciento quince días en el año 1985.
- Ciento veinte días en el año 1986.

2. La duración máxima del periodo de embarque será de ciento veinte días (cuatro meses).

3. La proporción del apartado 1 sólo se aplicará entre ciento quince y ciento treinta días de embarque.

En caso de desembarque antes de los ciento quince días se devengarán las vacaciones correspondientes a ciento quince días.

4. Cuando el tripulante esté disfrutando sus vacaciones reglamentarias se le podrán contar, como máximo cinco días antes, que pasarán a disfrutarse obligatoriamente dentro del siguiente periodo de vacaciones.

5. El periodo de vacaciones empezará a contarse a partir del segundo día de desembarque, es decir el tercero de desembarque, es el primero de vacaciones, salvo que justifique lo contrario. El primer día de desembarque se abonará como en situación de embarcado y el segundo como si se estuviese en situación de vacaciones.

Las citadas vacaciones se considerarán finalizadas desde la fecha en que el tripulante abandone su domicilio con objeto de embarcarse.

6. A partir de los ciento treinta días de tiempo de servicio a la Empresa se devengará, un día de vacaciones por cada día más de servicio.

Art. 19. Servicios de Empresa.—Se entiende por Servicio de Empresa las siguientes situaciones:

- a) Comisión de Servicio.
- b) Transbordo.
- c) Expectativa de embarque, fuera del domicilio.
- d) Expectativa de embarque, en el domicilio a partir del día veinticinco de permanencia, salvo expectativa de embarque procedente de amarre del buque con carácter indefinido o, cursillo, permiso de indole familiar o asuntos propios de los tripulantes, siendo ampliado en estos casos a treinta y cinco días.

Las vacaciones por servicios a la Empresa, serán como las de embarcado.

Todas las demás circunstancias, generarán vacaciones a razón de treinta días por cada trescientos treinta y cinco de permanencia

en esta situación, excepto en cursillos y licencias por asuntos propios que no generan vacaciones.

Art. 20. Antigüedad.—Se entenderá por antigüedad la retribución complementaria que recibe el tripulante de acuerdo con el tiempo de servicios prestados a la Empresa, su cuantía será como sigue:

- Capitán y Jefe de Máquinas: 5.158 pesetas.
- Oficiales: 4.261 pesetas.
- Maestranza y Subalternos: 3.464 pesetas.

Estas cantidades se percibirán por cada trienio reconocido al servicio de la Empresa, y se abonarán mensualmente con las dos pagas extras de junio y diciembre y gratificación extraordinaria de marzo.

Art. 21. Gratificaciones extraordinarias.—Todo el personal percibirá anualmente y con carácter obligatorio las siguientes pagas extraordinarias:

- a) Paga extraordinaria de junio.
- b) Paga extraordinaria de diciembre.
- c) Gratificación extraordinaria de marzo.

La cuantía de estas pagas, será la del salario profesional, establecido para cada categoría, más la antigüedad (trienios) correspondiente, estas pagas se abonarán el 30 de junio, 20 de diciembre y 31 de marzo, esta última conjuntamente con el recibo de salarios.

Para tener derecho a la totalidad de dichas pagas, es necesario haber estado de alta en la Empresa con anterioridad a las mismas, para el caso de la de junio y Navidad ciento ochenta días y para la gratificación de marzo trescientos sesenta y cinco días.

Art. 22. Servicios recreativos y culturales.—La Empresa dotará a todos sus buques de un aparato de televisión color y un radiocassette por cámara, siendo por cuenta de aquella todos los gastos de instalación, reparación y mantenimiento. Así como de un video por buque.

Los buques tendrán una asignación para el año 1985 de 2.000 pesetas por tripulante.

Para fijar el número de tripulantes se estará a lo que determine la autorización de tripulación mínima autorizada para el buque, la cantidad asignada se empleará en la compra de cassettes, juegos recreativos y libros para la biblioteca.

Esta asignación quedará a disposición mensualmente.

Art. 23. Trabajos en categorías superiores:

a) La realización de trabajos en categoría superior dará derecho a la percepción de los mismos beneficios que corresponden a dicha categoría.

b) El desempeño de este puesto durante un periodo superior a noventa días continuados o acumulados de forma discontinua, dará derecho a consolidar este puesto.

Una vez consolidado dicho puesto dará derecho a que el salario mensual, valor hora extraordinaria y todas las pagas de vencimiento superior al mes, sean del importe del puesto consolidado.

c) En caso de que en futuros embarques no exista un puesto equivalente al adquirido, el tripulante ocupará cualquier plaza acorde con su categoría, percibiendo los mismos beneficios que el puesto consolidado.

Art. 24. Oficiales Radiotelegrafistas.—todo Oficial Radiotelegrafista que tenga el título de primera clase y con posterioridad a esta titulación preste servicios a la Empresa durante dos años, ascenderá a primer Oficial Radiotelegrafista, rigiendo en este caso las normas válidas de los primeros Oficiales con título de piloto de primera clase. Todo Oficial Radiotelegrafista se registrará por los principios generales válidos para segundos Oficiales.

Art. 25. Baja por enfermedad profesional o accidente laboral.—Durante todo el periodo de baja por enfermedad con hospitalización, así como baja por accidente laboral o enfermedad profesional, se percibirá el 100 por 100 de los emolumentos mensuales como navegando.

En caso de hospitalización, el tripulante se compromete a comunicárselo por escrito a la Empresa. En los casos de baja sin hospitalización que la Empresa considere con justificación, se abonará al tripulante lo estipulado en el primer párrafo.

Art. 26. Seguro de accidente:

a) La Empresa ampliará con la Compañía de Seguros la cobertura para todos los tripulantes los siguientes riesgos y cuantías:

- Muerte: 2.000.000 de pesetas.
- Invalidez o incapacidad física o mental para navegar: 4.000.000 de pesetas.

b) Estas indemnizaciones cubrirán todo el periodo de tiempo que el tripulante esté en la Empresa tanto embarcado como desembarcado.

Se ampliará en 500.000 pesetas la póliza de este seguro en ambos casos en la próxima renovación del seguro.

Art. 27. *Ropa y servicios de lavandería*.-1. La ropa de trabajo será por cuenta de la Empresa atendándose 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 correrán a cargo de la Empresa, así como la ropa de trabajo de la tripulación en aquellos buques no provistos de lavadora. (No obstante lo anterior, se procederá a instalar lavadoras en aquellos buques que aún no la tienen.)

Ropa de trabajo a bordo.-Todo personal dispondrá en perfecto uso de los siguientes efectos que serán de obligada utilización:

Oficial de Puente y Radiotelegrafista:

- Un Buzo.
- Un equipo de agua completo.
- Un casco.
- Un par de guantes.

En los buques de bodega frigorífica, dispondrán asimismo los Oficiales de Puente de un traje de frío.

Oficiales de Máquinas:

- Dos Buzos.
- Un casco.
- Un par de guantes.
- Calzado especial de seguridad.

En los buques de bodega frigorífica, dispondrá el primer Oficial de Máquinas o primer Mecánico de un traje de frío.

Contraalmirantes y Marineros:

- Tres Buzos.
- Un equipo de agua completo.
- Un par de guantes.
- Un casco.
- Calzado especial de seguridad.

En los buques de bodega frigorífica, el Contraalmirante dispondrá de un equipo de ropa de frío.

Caldereta y Engrasador:

- Tres Buzos.
- Un casco.
- Un par de guantes.
- Calzado especial de seguridad.

Personal de cocina:

Cocineros:

- Dos pantalones.
- Dos chaquetillas blancas.
- Dos camisetas.
- Tres delantales blancos.

Camareros y Marineros/Camareros:

- Dos camisas blancas.
- Dos pantalones negros.

A los Oficiales de Cubierta y Máquinas se les proporcionará dos uniformes de faena (caqui) anualmente.

A todo el personal embarcado, se le dotará de efectos nuevos contra la entrega de lo viejo, entregándose al desembarque al Jefe del Departamento correspondiente, los criterios para el cambio de ropa serán llevados por el Jefe de Departamento según el estado de uso de dichas prendas.

Art. 28. *Jornada ordinaria*.-La jornada ordinaria de trabajo a bordo se computará anualmente siendo la misma de mil ochocientas veintiséis horas veintisiete minutos, según el Decreto-ley 2001/1983.

La jornada ordinaria será de ocho horas.

No obstante lo anterior, la jornada en sábados, domingos y festivos se utilizará en guardias de mar, trabajos de fonda, maniobras de puerto y fondeadores, atraques, desatraques y emergencias del buque o a la carga.

Art. 28 bis. *Compensación de prolongación de jornada*.-Se establece una compensación económica en concepto de exceso por prolongación de jornada de:

Tripulantes a doce horas: 16.190 pesetas/mes.

Tripulantes a ocho horas: 10.986 pesetas/mes.

Que se abonarán en las doce pagas ordinarias anuales.

Art. 29. *Tablas salariales*.-La tabla recoge el salario profesional para cada uno de los cargos establecidos para los buques de la Empresa. Asimismo, para los cargos de Jefatura se han tenido en cuenta los títulos académicos, en los demás casos el título académico que se menciona es el exigido por la Dirección de Marina

TABLA SALARIAL PARA 1985

(Véase cláusula adicional segunda)

EVOLUCIONADO AÑO 1986

Titulo académico		Cargo buque	Salario profesional	Valor/hora
Capitán	01	-	126.444	-
Patrón Mayor Cabotaje	04	Patrón Mayor C/M	103.562	781
Patrón Cabotaje	05	Patrón Mando	92.750	700
Piloto 1.ª categoría	06	1.º Oficial (a)	98.421	808
Piloto 2.ª categoría	07	1.º Oficial (b)	90.577	741
Patrón Mayor Cabotaje	08	1.º Oficial (b)	90.577	741
Patrón Cabotaje	09	2.º Patrón	80.083	661
Piloto 2.ª categoría	10	2.º Oficial	87.927	713
Patrón Mayor Cabotaje	11	2.º Oficial	87.927	713
Piloto 2.ª categoría	12	3.º Oficial	85.277	700
Radio 2.ª categoría	13	Radio	87.927	713
Maquinista Naval Jefe	14	Jefe Máquinas	125.239	939
Maquinista Naval Jefe	15	Oficial Maquinista 1.ª categoría Jefe	122.854	887
Oficial Maquinista 1.ª categoría	16	Oficial Maquinista 1.ª categoría Jefe	118.614	887
Mecánico Naval Mayor	17	Mecánico Naval Jefe	101.177	756
Mecánico Naval 2.ª categoría	18	Mecánico Naval 2.ª categoría Jefe	90.312	661
Oficial Máquinas 1.ª categoría	19	1.º Oficial Máquinas	98.421	808
Oficial Máquinas 2.ª categoría	20	1.º Oficial Máquinas	90.577	741
Mecánico Naval Mayor	21	1.º Oficial Máquinas	90.577	741
Oficial Máquinas 2.ª categoría	22	2.º Oficial Máquinas	85.277	700
Mecánico Naval 1.ª categoría	23	2.º Oficial Máquinas	85.277	700
Mecánico Naval 1.ª categoría	24	1.º Mecánico	80.136	661
Mecánico Naval 2.ª categoría	25	1.º Mecánico	70.967	590
Mecánico Naval 2.ª categoría	26	2.º Mecánico	70.967	590
Contraalmirante	27	-	63.865	526
Caldereta	28	-	63.865	526
Electrecista	29	-	63.865	526
Cocinero	30	-	63.865	526
Marinero	31	-	58.459	478
Engrasador	32	-	58.459	478
Camarero	33	-	58.459	478
Mozo	34	-	54.325	446
Marmitón	35	-	54.325	446
Alumno	36	Agregado	40.969	-

Mercante para el desempeño de los diferentes cargos, por lo que, estos quedan en algunos casos diferenciados.

El salario profesional está compuesto por el salario base establecido y plus de prolongación de jornada.

Lo estipulado para los alumnos, tendrá la consideración de gratificación mensual y se percibirá doce veces por año.

Art. 30. *Horas extraordinarias*.—Las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del Armador o sus representantes y la prestación de las mismas será siempre voluntaria por parte de los tripulantes, salvo en los siguientes supuestos:

1. Los trabajos en fondeo, atraque y desatraque, enmendadas previstas, apertura y cierre de escotillas, arranches y trincajes.
2. Los trabajos de cocina y fonda dentro de los horarios habituales.
3. (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.)
4. Atención a la carga y estiba, y a las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y la descarga. En estos casos se utilizará el personal estrictamente necesario.
5. Aprovisionamiento, siempre y cuando por tener el buque que zarpar inmediatamente, no pueda realizarse en jornada normal.
6. Atención autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.
7. En situaciones de socorro a otros buques o personas en peligro o cuando fuesen necesarios o urgentes durante la navegación para la seguridad del buque o personal o del cargamento.
8. En los supuestos de formalidades aduaneras, cuarentenas y otras disposiciones sanitarias.
9. (En el puerto cuando el que ejerza el mando del buque las considere necesarias para la seguridad del mismo.)

No se computarán como horas extraordinarias, aunque se efectúen fuera de la jornada ordinaria, las realizadas en los siguientes casos:

- Cuando las ordene el que ejerce el mando del buque para socorrer a otros barcos o personas en peligro, sin perjuicio de los derechos que la legislación reconoce a los tripulantes en caso de hallazgo o 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 o del cargamento.
- En los casos de ejercicios jurídicos prescritos para la seguridad de la vida humana en el mar.

La naturaleza de las horas extraordinarias en la M. M. tienen carácter especial, dado que, las mismas se producen por contingencias necesarias en la navegación, imprevisible en la mayor parte de los casos.

Consecuentemente con lo anterior, las mismas en la parte correspondiente se encuentran integrados con la jornada ordinaria y en cómputo anual, por lo que, cumple lo dispuesto en la normativa vigente, quedando establecido que el valor de la hora extraordinaria es la que figura en los cuadros valores de dichas horas extraordinarias.

Estas horas tienen la consideración de pactadas, por lo que, compensarán cualquier hora extraordinaria que se haga de las relacionadas en los supuestos anteriores.

No obstante lo anterior, cuando en el caso de la fonda, los horarios de comidas o cenas sufran retrasos superiores a treinta minutos, sobre el horario estipulado en ese momento, el cocinero y camarero tendrán derecho a que se les pague en concepto de horas extraordinarias o pactadas, el importe de 58 pesetas y el cocinero 636 pesetas por hora o fracción superior a treinta minutos.

Buques: «Diego», «Nabou» y «Beatriz del Mar»

LÍNEA LARGA MAYOR DE DIECISEIS HORAS

Estancias dique, reparación y fuera de servicio

Cargos en el buque	17t
Capitán	63
Primer Oficial (a)	61
Segundo Oficial	34

Cargos en el buque	17t
Radio	34
Contramaestre	59
Marinero	49
Marinero	49
Marinero	49
Mozo	34
Oficial máquinas jefatura	60
Primer Oficial Máquinas	61
Segundo Oficial Máquinas	42
Calderero	49
Engrasador	45
Engrasador	45
Camarero	48
Cocinero	81

Buques: «Conquistador» y «Descubridor»

LÍNEA LARGA MAYOR DE DIECISEIS HORAS

Estancias dique, reparación y fuera de servicio

Cargos en el buque	17t	16t	15t	15t
Capitán	63	63	63	63
Primer Oficial (a)	59	59	59	59
Segundo Oficial	34	34	34	34
Radio	34	34	34	34
Contramaestre	57	57	57	72
Marinero	49	49	49	64
Marinero	49	49	49	64
Marinero	49	49	49	64
Mozo	34	34	34	-
Mecánico Naval. M. jefatura	63	70	80	70
Primer Mecánico	56	72	76	72
Segundo Mecánico	41	61	73	61
Calderero	50	61	70	61
Engrasador	46	56	-	56
Cocinero	85	85	85	85
Camarero	48	48	48	48
Engrasador	46	-	-	-

Buques: «Valvanera del Mar», «Victoria del Mar», «Adriana del Mar», «Fuensanta del Mar», «Maruja del Mar», «Regina del Mar» y «Clotidel del Mar»

LÍNEA LARGA MAYOR DE DIECISEIS HORAS

Estancias dique, reparación y fuera de servicio

Cargos en el buque	10t	10t	11t	12t	12t	13t	14t
Piloto mando	84	84	84	84	84	84	62
Primer Oficial (b)	85	85	85	85	85	85	60
Segundo Oficial	-	-	-	-	-	-	34
Contramaestre	83	83	83	60	83	62	62
Marinero	64	64	64	50	64	50	50
Marinero	64	64	64	50	64	50	50
Marinero	-	-	-	50	-	50	50
Marinero-Camarero	79	79	79	-	79	-	-
Mecánico Naval, Mayor	119	100	82	82	62	62	62
Primer Mecánico	115	96	85	85	58	58	58
Segundo Mecánico	-	93	70	70	55	55	55
Calderero	96	-	73	73	49	49	49
Engrasador	-	-	-	-	45	45	45
Cocinero	69	69	68	57	69	57	57
Camarero	-	-	-	50	-	50	50
Engrasador	-	-	-	-	-	-	-

Buques: «Mariona del Mar», («Regina del Mar» y «Clotilde del Mar», sólo tráfico interinsulares)

LÍNEA LARGA MAYOR DE DIECISÉIS HORAS

Estancias dique, reparación y fuera de servicio

Cargos en el buque	11t	12t	12t
Piloto mando	84	77	62
Primer Oficial (b)	85	80	60
Segundo Oficial	-	-	34
Contramaestre	83	56	83
Marinero	64	50	64
Marinero	64	50	64
Marinero	-	50	-
Marinero-Camarero	80	80	80
Mecánico Naval, M. jefatura	60	54	60
Primer Mecánico	60	54	60
Segundo Mecánico	65	51	55
Engrasador	46	44	46
Cocinero	67	55	67
Camarero	-	50	-

LÍNEA CORTA MENOR DE DIECISÉIS HORAS. TRÁFICOS INTERINSULARES

Cargos en el buque	9t	9t	10t	11t
Piloto mando	85	85	85	85
Primer Oficial (b)	86	86	86	86
Segundo Oficial	-	-	-	-
Contramaestre	105	105	100	100
Marinero	86	86	81	81
Marinero	-	-	-	81
Marinero	-	-	-	-
Marinero-Camarero	86	85	81	81
Mecánico Naval, M. jefatura	85	90	85	54
Primer Mecánico	83	93	83	54
Segundo Mecánico	81	-	81	54
Engrasador	-	71	-	46
Cocinero	89	89	84	74
Camarero	-	-	-	-

Buque: «Somio»

LÍNEA LARGA MAYOR DE DIECISÉIS HORAS

Estancias dique, reparación y fuera de servicio

Cargos en el buque	9t	9t	10t	10t
Piloto con mando	84	84	77	77
Primer Oficial (b)	85	85	80	80
Contramaestre	78	78	75	78
Marinero	69	69	48	69
Marinero	-	-	48	-
Marinero-Camarero	69	69	48	69
Mecánico Naval, M. jefatura	84	89	84	53
Primer Mecánico	82	87	82	53
Segundo Mecánico	80	-	80	49
Engrasador	-	74	-	74
Cocinero	72	72	55	72

LÍNEA CORTA MENOR DE DIECISÉIS HORAS. TRÁFICOS INTERINSULARES

Cargos en el buque	8t	9t	9t
Piloto con mando	84	84	84
Primer Oficial (b)	85	85	85
Contramaestre	100	100	100
Marinero	80	80	80
Marinero	-	-	-
Marinero-Camarero	80	80	80
Mecánico Naval, M. jefatura	105	90	85
Primer Mecánico	103	93	83
Segundo Mecánico	-	-	80
Engrasador	-	70	-
Cocinero	82	82	82

Buque: «Pilar del Mar»

LÍNEA LARGA MAYOR DE DIECISÉIS HORAS

Estancias dique, reparación y fuera de servicio

Cargos en el buque	9t	9t	10t	10t
Patrón Mayor	83	83	83	76
Segundo Patrón	59	59	59	48
Contramaestre	79	79	79	56
Marinero	71	71	71	50
Marinero	-	-	-	50
Marinero-Camarero	71	71	71	50
Mecánico Naval, Mayor	85	90	69	85
Primer Mecánico	83	88	54	83
Segundo Mecánico	81	-	51	81
Engrasador	-	71	46	-
Cocinero	71	71	71	54

LÍNEA CORTE MENOR DE DIECISÉIS HORAS. TRÁFICOS INTERINSULARES

Cargos en el buque	7t	8t	8t	8t	9t	9t
Patrón Mayor	88	83	88	88	83	83
Segundo Patrón	-	59	-	-	59	54
Contramaestre	100	100	100	100	100	100
Marinero	81	81	81	81	81	81
Marinero	-	-	-	-	-	-
Marinero-Camarero	80	80	80	80	80	80
Mecánico Naval, Mayor	105	105	90	85	90	85
Primer Mecánico	103	103	93	83	93	83
Segundo Mecánico	-	-	-	81	-	81
Engrasador	-	-	70	-	70	-
Cocinero	82	84	82	84	82	84

Buques «Carmen del Mar»

Cargos en el buque	13
Capitán	63
Primer Oficial	59
Segundo Oficial	34
Radio	34
Contramaestre	83
Marinero	64
Marinero	64
Marinero-Camarero	79
Jefe de máquinas	82
Primer Oficial Máquinas	85
Calderero	73
Engrasador	70
Cocinero	77

Art. 31. Plus de extranjería.-Se establece un plus que se denominará de extranjería para aquellos buques que se encuentren en líneas que incluyan puertos extranjeros:

Plus de extranjería Mediterráneo.-Tendrán derecho al cobro de esta prima todos los tripulantes de los buques que toquen puertos extranjeros de este mar, incluyendo mares Negro y Rojo, así como costa occidental de Africa hasta el Ecuador.

Su cuantía mensual por cargos es la siguiente:

- Capitán: 11.607 pesetas.
- Jefe de Máquinas: 11.607 pesetas.
- Oficiales: 9.858 pesetas.
- Maestranza: 7.738 pesetas.
- Subalternos: 6.625 pesetas.

Plus de extranjería Norte de Europa.-Tendrá derecho al cobro de este plus todos los tripulantes de los buques que toquen puertos extranjeros no incluidos en el apartado anterior.

Su cuantía mensual por cargos es la siguiente:

- Capitán: 21.465 pesetas.
- Jefe de Máquinas: 21.465 pesetas.
- Oficiales: 17.649 pesetas.
- Maestranza: 12.190 pesetas.
- Subalternos: 11.024 pesetas.

Art. 32. 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, indole o naturaleza, implican suciedad, esfuerzo o peligro superior al normal:

Trabajos que deberán ser realizados por personal ajeno al buque:

- Limpieza, picado o pintado del interior de la caja de cadenas.
 - Limpieza, picado o pintado del interior del tanque de lastres.
 - Limpieza, picado o pintado o encalichado de tanques de agua dulce.
 - Limpieza, picado o pintado bajo planchas de toda la sentina de máquinas.
 - Pintado con chorro de arena o chorreado.
 - Limpieza de tanques de aceite o combustible.
 - Trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga en buques petroleros. Cuando estos trabajos deban realizarse navegando, se considerarán sucios, penosos o peligrosos.
- En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse en la mar por seguridad del buque, o si las condiciones higiénicas así lo exigiera, se estará, en cuanto a su consideración económica, de acuerdo con la tabla anexa número 1.

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

- Trabajos en el interior de la caja de cadenas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos en el interior de «cofferdams» y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos en el interior de tanques de lastre o agua dulce y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos bajo planchas de la sentina de máquinas 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 o calderas.
- Limpieza de sentinas corridas de bodega o pozos.
- Trabajos en cuadros eléctricos o alta tensión.
- Pintado a pistola en recintos cerrados.
- Encalichado o cementado en recintos cerrados.
- Trabajos en interiores por debajo de - 5° o por encima de + 45° (considerando cámara de máquinas como exterior). Las bodegas no frigoríficas se considerarán como exteriores.
- En la mar, subida a alturas superiores a 1,5 metros en palos o guindolas tanto en cubierta como en máquinas, siempre que sea necesario para la seguridad del buque. En caso contrario será totalmente prohibido.
- Estiba de cadenas 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 están a cargo del personal de fonda (salvo en buques de pasaje o mixtos).
- Limpieza de bodega y tanques altos laterales:
 - a) Cuando exista premura.
 - b) Fuera de la jornada de trabajo.
 - c) Cuando la carga que se hubiese transportado lo convierta en trabajo especialmente sucio, penoso o peligroso, y en especial en el caso de derrames de contenedores, cuando la bodega no esté completamente vacía.

ANEXO
TABLA 1

	Hasta 1.000 TRB	De 1.001 a 3.000 TRB
Picado y pintado total del interior de la caja de cadenas	24.062	25.228
Picado y pintado total del interior de cofferdams	24.062	25.228
Picado y pintado total del interior del local y la hélice de proa	-	Opcional
Picado y pintado total del interior de tanques de lastres	24.062	25.228
Picado y pintado o encalichado de tanques de agua dulce	24.062	25.228
Limpieza de tanques de aceite o combustible	9.010	10.700
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite	13.568	14.628
Limpieza, picado y pintado de toda la sentina de máquinas	33.178	37.842

TABLA 2

	Hasta 1.000 TRB	De 1.001 a 3.000 TRB
Limpieza total de la caja de cadenas	12.084	14.144
Limpieza total del interior de tanques de lastre y/o agua dulce	12.084	13.144
Limpieza total del interior de cofferdams	9.053	10.113
Limpieza bajo plancha de la sentina de máquinas	1.484	1.590
Limpieza completa del cárter del motor principal	1.484	3.498
Limpieza del interior de la galería de barridos	2.332	4.240
Sólo afecta al descubridor de limpieza completa de conductos de humo, calderas y calderetas	36.252	39.008

* p.p. (por persona o tripulante).

* Cuando las limpiezas sean parciales se valorará porcentualmente el trabajo de limpieza efectuado.

Estos trabajos tendrán la consideración económica siguiente:

- 1.º Los encuadros en la tabla según la misma en las referencias al total se calculará el tanto por ciento que corresponda cuando sea parcial.
- 2.º El resto se abonará como horas extras las que se realicen dentro de la jornada de trabajo y como horas extras dobles las que se realicen fuera de la misma.
- 3.º Los trabajos especiales de limpieza de bodega tendrán la siguiente consideración económica: Por cada uno de los puntos a), b) y c) se abonarán 318 pesetas, pero en ningún caso en total podrá exceder de 790 pesetas/hora/hombre trabajada.

Art. 33. *Mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas.*—Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías conceptuadas como peligrosas conforme a lo indicado en el presente artículo tendrán derecho a percibir una remuneración en función del incremento del riesgo a que están expuestos y conforme se establece en este mismo artículo. Todo ello sin perjuicio de las medidas de seguridad a tomar durante la carga, transporte y descarga de dichas mercancías conforme a las disposiciones legales al respecto y a las consideraciones de la IMCO, según tabla adjunta.

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 indicando éste en el certificado de arqueo.

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

Grupos de peligrosidad.—Las referencias a «clase», «tipo», «división», «grupo de compatibilidad», «observaciones» y los condicionamientos reseñados para la clase 7 hacen referencia a los vocablos y referencias utilizadas en el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas de la IMCO.

Los «grupos de peligrosidad» son divisiones entre las mercancías a que hace referencia la anterior publicación en función del riesgo que, en general, puedan suponer para la vida de los tripulantes de los buques que las transporten.

Grupo «A». Mercancías reseñadas como perteneciente a:

Explosivos: Clase 1; división 1-1, grupo de compatibilidad A al F.

Infecciosos: Clase 6-2.

Radiactivos: Clase 7, cuando de materiales radiactivos 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 de compatibilidad A, B y C y número 0019.

Grupo «C»:
 Explosivos: Clase 1, división 1-3, resto mercancías no incluidas en el grupo B.
 Gases inflamables o tóxicos: Clase 2, números ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067 y 1076 y el «gas de agua».
 Radiactivos: Clase 7, mercancías que la aprobación del modelo de embalaje y la de expedición correspondan a todos los países afectados por la expedición.

Grupo «D»:
 Líquidos inflamables con punto bajo de inflamación, clase 3-1:
 Radiactivos: Clase 7, mercancías que la aprobación del modelo de embalaje que 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 por punto medio de inflamación: Clase 3-2, cuando sean, además, mercancías tóxicas.

Grupo «F»:
 Radiactivos: Clase 7, mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda al país de origen de la expedición y se

requiera notificación previa a la expedición a todos los países afectados.
 Gases inflamables: Clase 2, cuando sean inflamables.
 Clase 3-2, mercancías no tóxicas.

Grupo «G»:
 Clase 2, cuando sean tóxicas no inflamables:
 Gases inflamables: Clase 3-3.
 Gases tóxicos: Clase 6-1.

Grupo «H»:
 Sólidos inflamables espontáneamente: Clase 4-2, excepto los números ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.
 Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

Grupo «I»:
 Radiactivos: Clase 7, mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda al país de origen y no se requiera notificación por las autoridades competentes.
 Corrosivos: Clase 8, cuando en «observaciones» está anotado que provocan graves quemaduras y desprenden gases muy tóxicos.

Grupo «K»:
 Sólidos inflamables en presencia de humedad: Clase 4-3.
 Corrosivos: Clase 8, cuando en «observaciones» esté anotado que «provocan graves quemaduras» o que «desprenden gases muy tóxicos».

CALCULO DE REMUNERACION EN TANTO POR CIENTO DEL SALARIO PROFESIONAL

Grupos	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
A	50	5	--	--	--	--	--	--	--	--	--
B	30	--	40	--	50	--	--	--	--	--	--
C	10	20	30	5	40	--	50	--	--	--	--
D	--	15	20	30	5	40	--	50	--	--	--
E	/	10	15	25	30	5	--	--	--	--	--
F	/	5	12	20	--	30	5	--	--	--	--
G	/	/	10	20	--	30	--	40	--	--	--
H	/	/	/	20	--	--	--	--	30	5	--
I	/	/	/	10	5	--	15	--	5	20	5
J	/	/	/	15	5	--	--	--	--	--	--
K	/	/	/	10	5	--	--	--	--	--	--

Los números interiores del cuadro indican el porcentaje de salario profesional.
 - Sin mínimo.
 ° Porcentaje mínimo de carga: Peso muerto.
 °° Grupo peligrosidad.

Art. 34. *Trabajos especiales.*—Tiene consideración de trabajos especiales aquellos cuya realización en condiciones normales, no es obligatoria para los tripulantes, por corresponder dichos trabajos a trabajadores en tierra.
 Ningún tripulante podrá ser obligado a la realización de estos trabajos, salvo en circunstancias especiales en las que peligre la seguridad del buque o de la carga o cuando no existiera censo de

trabajadores portuarios o no fuera suficiente y cualificado a juicio de Sindicatos u Organizaciones Portuarias.
 Su realización se ofrecerá a todos los tripulantes sin discriminación pero teniendo preferencia los del departamento afectado, estableciéndose turnos entre el personal que lo desee y esté capacitado cuando el volumen de trabajo lo permita.

El tratamiento económico de estos trabajos se pactará libremente a un tanto alzado entre el armador o su representante y los tripulantes, salvo lo que queda estipulado a continuación.

En los casos en que de acuerdo con el párrafo segundo su realización no revista el carácter de voluntariedad el tratamiento económico será el siguiente: 522 pesetas tripulante/hora, cuando se realice dentro de la jornada de trabajo, 696 pesetas tripulante/hora cuando se realice fuera. Tendrán igualmente derecho a su percep-

ción aquellos tripulantes encargados de dirigir directamente las operaciones.

Son trabajos especiales:

a) Trincaje y destrincaje de cualquier mercancía tanto en cubierta como en bodega, siempre que sea necesario el empleo de elementos o empleos tradicionales de trincajes (Cabos, dazos de hércules, cables cadenas, correas, tensores, angulares, grilletes, etc.).

TABLA PARA EL TRINCAJE DE CUALQUIER TIPO DE MERCANCIAS QUE NO ESTEN CONTAINERIZADAS

Largo/ancho	0-2,5	2,5-3,75	3,75-5	5-6,25	6,25-7,50	7,50-8,75	8,75-10
0- 6	7.950	8.703	9.186	10.092	10.788	11.482	12.177
6- 9	8.703	9.398	10.092	10.788	11.482	12.177	12.872
9-12	9.398	10.092	10.788	11.482	12.177	12.872	13.345
12-15	10.092	10.788	11.482	12.177	12.872	13.345	14.034
15-18	10.788	11.482	12.177	12.872	13.345	14.034	14.713
18-21	11.482	12.177	12.872	13.345	14.034	14.713	15.370
21-24	12.177	12.872	13.345	14.034	14.713	15.370	15.953

Los trincajes efectuados a mercancías propiedad de la Empresa (máquinas, grúas, carretillas, tractores, etc.) se pagarán con una cantidad única de 6.890 pesetas. Las medidas están expresadas en metros, entendiéndose por largo la medida superior. Las medidas de las piezas, vehículos, máquinas, etc. a trincar serán las máximas tomadas en la superficie sobre la que han de apoyarse.

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

Los buques de la Empresa, con especializados y modulados para el transporte de contenedores.

Una comisión formada por los primeros oficiales de cubierta y los contramaestres en cada buque emitirán un informe al Departamento de Inspección, para una mejor normalización de los elementos móviles de trincaje, para conseguir la mayor sencillez de las operaciones y ligereza en los medios.

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

b) Carga, descarga, estiba y desestiba que precisen su manipulación, incluido vehículos a motor en régimen de equipaje o correo.

c) Transporte de víveres para el consumo de la dotación o pasaje, así como el de pertrechos. No será considerado trabajo especial la distribución y estiba de víveres y pertrechos en pañoles y gambuzas cuando aquellos hayan sido depositados al costado del buque en el lugar idóneo por personal ajeno a la dotación del mismo.

Los impuestos por la Inspección de buques o Sociedades de Clasificación no necesarios para el mantenimiento habitual del buque. Si la intervención de la Inspección o de las Sociedades de Clasificación, se lleva a cabo cuando se realizan trabajos habituales de mantenimiento, éstos no perderán su condición de normales, salvo que como consecuencia de la citada intervención se produzca una prolongación de trabajo o un esfuerzo mayor al habitual, en cuyo caso y sólo en estas circunstancias tendrán la consideración de especiales.

La retribución de estos trabajos cuando sean especiales es la pactada en el apartado f).

e) La realización de los trabajos que se relacionan en el apartado siguiente, tendrán la consideración de especiales, cuando se realicen con premura y supongan un esfuerzo superior al habitual. Si no existen estas circunstancias son trabajos normales y están sometidos al régimen económico normal y general.

Se entiende por premura aquella circunstancia que obliga a efectuar los trabajos con rapidez e intensidad superior a la normal, para que el buque, a causa de la reparación no retrase su hora de salida. Asimismo, se entenderá por premura la presencia en los trabajos de más personal que el propio de la guardia.

El tratamiento económico sólo para los casos en que estos trabajos adquieran la condición de especiales, queda reflejado en el apartado siguiente:

f) cuando los trabajos relacionados en los apartados d) y e) tengan la consideración de especiales, tendrán el siguiente tratamiento económico:

Buques/trabajos	Conquistador, descubridor	Regina, Clotilde, Maruja, Carmen, Beatriz, Mercedes, Adriana, Fuensanta, Valvanera, Victoria	Somio, Mariona, Catalina	Teresa, Playa, Pinar
Culata	21.041	14.946	8.957	11.978
Culata-pistón	39.061	23.924	13.462	17.967
Culata-pistón-camisa	51.039	45.898	23.850	32.902
Cojinete-bancada	30.031	14.946	11.978	14.946
Enfriador	15.025	11.978	7.473	8.957
Condensador	6.964	18.550	-	-

Desmontaje, reparación y montaje total auxiliares.
«Pegasos» «Volvos» «Deutz» MTM: 97.096
«Mans» «MWM» y «Deutz» 12 cilindros: 140.000
«Moexas», motores emergencia: 59.784.
Cuando estos trabajos se realicen parcialmente y revistan la consideración de trabajos especiales tendrá la consideración económica en proporción al desmontaje, reparación y montaje efectuado, en los motores auxiliares.

NOTA: Estos importes son totales por cada uno de los trabajos enumerados, de manera que se repartirán proporcionalmente al salario de cada una de las personas que intervengan en la realización de los mismos, en el caso de que en el trabajo intervengan personas ajenas a la dotación del buque, la cantidad global a repartir entre la dotación que interviene se verá disminuida en la parte que pudiera corresponder a las ajenas a la dotación. El parte que se envíe al Jefe de Personal con el reparto.

g) Tendrán asimismo la consideración de trabajos especiales, los trabajos extraordinarios de fonda, cuando por estar el buque en dique o reparación, los servicios de éste departamento se vean sobrecargados o alterados por alguna de las siguientes razones:

1. Limpieza y arranque de un número superior de camarotes de los habitualmente usados por la dotación del buque.
2. Servicio de comedor cuando como consecuencia del número de personas ajenas a la dotación máxima y no familiares acompañantes, la comida o cena deba efectuarse en dos turnos.

En el supuesto número 1 el Camarero tendrá una gratificación diaria, mientras dure la situación, de 600 pesetas.

En el supuesto número 2 el personal de fonda tendrá las siguientes gratificaciones diarias:

Cocinero: 1.060 pesetas.
Camarero: 901 pesetas.

h) Tendrán, asimismo, esta consideración en los buques sin Oficial Radiotelegrafista, los trabajos que el Capitán u Oficial, provisto del correspondiente título, efectúen para la utilización y cuidados de las emisoras radiotelefónicas y ayudas a la navegación. Se establece por ello una gratificación por mes embarcado de 4.664 pesetas.

CLAUSULA ADICIONAL PRIMERA

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

Revisión salarial.-En cuanto a la revisión salarial se estará a lo que determine en su integridad el V Convenio General de 1984.

CLAUSULA ADICIONAL SEGUNDA

1. No elevar los salarios durante el año 1985, dando con ellos un respiro económico a la Empresa durante este ejercicio, al igual que el resto de los conceptos.

2. La Empresa, a resultas de la liquidez que ofrezca su tesorería en el mes de noviembre, se compromete a dar una gratificación económica, de cuantía indeterminada y proporcional a las categorías actuales.

3. Para 1985 se fija un incremento salarial del 6 por 100 en todos los conceptos retributivos del actual Convenio, y que sería de aplicación a partir del 1 de enero de 1986.

4. La Dirección de la Empresa se compromete con el Comité de Flota, a iniciar las negociaciones del Convenio 1986, en el primer trimestre de 1986, siempre que se sepan los índices de la banda establecidos para el AES por las Centralés Sindicales sirviendo éstos como índices indicativos.

Se establece una gratificación por contenedor autónomo de 2.000 pesetas repartidas entre el personal de máquinas, primer Oficial y Contramaestre.

DISPOSICION FINAL

Ambas partes negociadoras se obligan, por sí mismas y por sus representantes al estricto cumplimiento de la integridad de lo pactado durante el tiempo de su vigencia.

En prueba de conformidad con todas y cada una de las cláusulas, disposiciones generales, definiciones y acuerdos pactados en el presente Convenio Colectivo, los comparecientes en el concepto, los que intervienen, lo firman a un solo efecto.

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

6134

ORDEN de 30 de diciembre de 1985 de declaración de interés preferente a la Empresa «Ingeniería de Instrumentación y Control, Sociedad Anónima», de conformidad con el Real Decreto 162/1985, de 23 de enero.

Ilmo. Sr.: El Real Decreto 162/1985, de 23 de enero, declara de interés preferente el sector industrial de fabricación de electrónica e informática, y establece determinados beneficios a conceder a las Empresas que cumplan con lo dispuesto en el artículo 4.º La Empresa «Ingeniería de Instrumentación y Control, Sociedad Anónima» ha solicitado ser declarada de interés preferentes, y que le sean concedidos los beneficios que establece el citado Real Decreto en su artículo 5.º (apartados 1 y 3).

Visto el proyecto presentado por la citada Empresa con fecha 30 de diciembre de 1985, y considerando que el mismo cumple los objetivos fijados en el apartado 2.º del artículo 4.º del Real Decreto 162/1985, de 23 de enero, procede resolver la solicitud presentada por dicha Empresa.

En su virtud y a propuesta de la Dirección General de Electrónica e Informática, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.-Se declara a la Empresa «Ingeniería de Instrumentación y Control, Sociedad Anónima» incluida dentro del sector industrial de fabricación de electrónica e informática, declarado de interés preferente por el Real Decreto 162/1985, de 23 de enero, siéndole de aplicación los beneficios establecidos en el artículo 5.º (apartados 1 y 3), de dicho Real Decreto.

Segundo.-Esta declaración se entenderá aplicable al proyecto presentado por la Empresa con fecha 30 de diciembre de 1985.

Tercero.-En caso de incumplimiento de las condiciones establecidas, el Consejo de Ministros, podrá privar a las Empresas de los beneficios concedidos, incluso con carácter retroactivo, si el incumplimiento fuera grave.

Cuarto.-A partir de la fecha de adhesión de España a las Comunidades Europeas, será de aplicación lo que proceda en base a la disposición adicional del Real Decreto 162/1985, de 23 de enero.

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

Madrid, 30 de diciembre de 1985.-P. D. (Orden de 30 de junio de 1980), el Subsecretario, Eduardo Santos Andrés.

Ilmo. Sr. Director general de Electrónica e Informática.

6135

ORDEN de 30 de diciembre de 1985 sobre declaración de interés preferente a la Empresa «Coalba Energía, Sociedad Anónima», de conformidad con el Real Decreto 162/1985, de 23 de enero.

Ilmo. Sr.: El Real Decreto 162/1985, de 23 de enero, declara de interés preferente el sector industrial de fabricación de electrónica e informática, y establece determinados beneficios a conceder a las Empresas que cumplan con lo dispuesto en el artículo 4.º La Empresa «Coalba Energía, Sociedad Anónima» ha solicitado ser declarada de interés preferentes, y que le sean concedidos los beneficios que establece el citado Real Decreto en su artículo 5.º (apartados 1 y 3).

Visto el proyecto presentado por la citada Empresa con fecha 30 de diciembre de 1985, y considerando que el mismo cumple los objetivos fijados en el apartado 2.º del artículo 4.º del Real Decreto 162/1985, de 23 de enero, procede resolver la solicitud presentada por dicha Empresa.

En su virtud, y a propuesta de la Dirección General de Electrónica e Informática, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.-Se declara a la Empresa «Coalba Energía, Sociedad Anónima» incluida dentro del sector industrial de fabricación de electrónica e informática, declarado de interés preferente por el Real Decreto 162/1985, de 23 de enero, siéndole de aplicación los beneficios establecidos en el artículo 5.º (apartados 1 y 3), de dicho Real Decreto.

Segundo.-Esta declaración se entenderá aplicable al proyecto presentado por la Empresa con fecha 30 de diciembre de 1985.

Tercero.-En caso de incumplimiento de las condiciones establecidas, el Consejo de Ministros podrá privar a las Empresas de los beneficios concedidos, incluso con carácter retroactivo, si el incumplimiento fuera grave.

Cuarto.-A partir de la fecha de adhesión de España a las Comunidades Europeas, será de aplicación lo que proceda en base a la disposición adicional del Real Decreto 162/1985, de 23 de enero.

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

Madrid, 30 de diciembre de 1985.-P. D. (Orden de 30 de junio de 1980), el Subsecretario, Eduardo Santos Andrés.

Ilmo. Sr. Director general de Electrónica e Informática.

6136

ORDEN de 30 de diciembre de 1985 de declaración de interés preferente a la Empresa «Meditec, Sociedad Anónima», de conformidad con el Real Decreto 162/1985, de 23 de enero.

Ilmo. Sr.: El Real Decreto 162/1985, de 23 de enero, declara de interés preferente el sector industrial de fabricación de electrónica e informática, y establece determinados beneficios a conceder a las Empresas que cumplan con lo dispuesto en el artículo 4.º

La Empresa «Meditec, Sociedad Anónima», ha solicitado ser declarada de interés preferente y que le sean concedidos los beneficios que establece el citado Real Decreto en su artículo 5.º (apartados 1 y 3).

Visto el proyecto presentado por la citada Empresa con fecha 17 de diciembre de 1985, y considerando que el proyecto cumple los objetivos fijados en el apartado 2.º del artículo 4.º del Real Decreto 162/1985, de 23 de enero, procede resolver la solicitud presentada por dicha Empresa.

En su virtud, y a propuesta de la Dirección General de Electrónica e Informática, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.-Se declara a la Empresa «Meditec, Sociedad Anónima» incluida dentro del sector industrial de fabricación de electrónica e informática, declarado de interés preferente por el Real Decreto 162/1985, de 23 de enero, siéndole por consiguiente de aplicación los beneficios establecidos en el artículo 5.º (apartados 1 y 3), de dicho Real Decreto.

Segundo.-Esta declaración se entenderá aplicable al proyecto presentado por la Empresa con fecha 17 de diciembre de 1985.