

B) Para el resto del personal que maneje la caja, realice cobros y pagos en nombre de la Empresa ésta se compromete a dar una prima de 1.500 pesetas mensuales en concepto de quebranto de caja.

Art. 32. *Terminación de derechos.*-Todos los derechos y beneficios concedidos a los trabajadores en el presente Convenio cesarán en la fecha de terminación de su contrato.

Art. 33. *Comisión Mixta.*-Para la resolución de cuantas dudas y divergencias puedan surgir entre las partes, que mediante el presente Convenio se obligan, así como para su interpretación, vigilancia de cumplimiento y restantes consecuencias derivadas del mismo se crea una Comisión Mixta de Vigilancia que tendrá su domicilio en el Sindicato mayoritario de la Empresa, que en el momento de la firma del Convenio es la Unión General de Trabajadores. Esta Comisión estará compuesta por dos Vocales titulares y dos Vocales suplentes por cada parte y celebrarán sus reuniones en el lugar que por mutuo acuerdo designen sus componentes.

Art. 34. *Representación sindical o representantes de los trabajadores.*-La representación sindical o representantes de los trabajadores en la Empresa, tanto en lo que se refiere su designación, composición, garantías sindicales, competencias sindicales, etc., se estará a lo dispuesto en el título II del Estatuto de los Trabajadores y la Ley Orgánica de Libertad Sindical.

CLAUSULA FINAL

Todas aquellas mejoras recogidas en anteriores Convenios o contratos sobre las que en el presente Convenio no se haya hecho mención expresa alguna serán introducidas en el presente, sin perjuicio de lo que establecen las cláusulas de compensación y absorción establecidas en el artículo 5.º, apartados A y C.

ANEXO I

Tabla salarial, 1 de enero de 1987
(Incremento del 13 por 100 sobre tabla 1985)

Categoría	Salario básico - Pesetas
Aprendices:	
Trabajador general	64.492
Oficiales de segunda:	
Agentes de reservaciones	96.518
Oficiales de segunda:	
Agentes de billetes, Secretarías, Documentadores pasajeros, Agentes billetes aeropuerto, Agente de contabilidad	100.469
Oficiales de primera:	
Promotores de ventas, Ayudante Jefe administrativo	123.691
Oficiales de primera:	
Secretarías de gerencia	112.942
Oficiales de primera:	
Supervisor de reservas, carga y comisariato	122.352
Ayudantes no titulados:	
Auxiliar Jefe de aeropuerto/mantenimiento	133.749
Técnico de mantenimiento	117.485

ANEXO II

Tabla salarial, 1 de enero de 1987
(Personal de confianza)
(Incremento del 13 por 100 sobre tabla 1985)

Categoría	Salario básico - Pesetas
Gerente regional España	-
Gerente distrital ventas	-
Jefe de aeropuerto	297.007
Jefe de contabilidad	209.751
Jefe de ventas y scios carga	185.257
Jefe de ventas y scios pax cto	185.257

7880

RESOLUCION de 13 de marzo de 1987, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo para la Empresa «Roline, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Roline, Sociedad Anónima», que fue suscrito con fecha 24 de febrero de 1987, de una parte, por el Delegado de buque, en representación del personal de mar de la referida razón social, y de otra, por la Dirección de la Empresa, en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

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

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

Madrid, 13 de marzo de 1987.-El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO PARA LA EMPRESA ROLINE, S. A.

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*-El presente Convenio Colectivo tiene ámbito de Empresa y regula las condiciones económicas y de trabajo entre «Roline, Sociedad Anónima» y el personal de su plantilla de flota comprendido en la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

No se aplicará este Convenio para el personal de Inspección o el de flota que preste servicios permanentes en tierra, adscrito a cualquier Departamento de la Empresa.

Art. 2.º *Vigencia.*-El presente Convenio entrará en vigor el día 1 de enero de 1987, y su vigencia será de dos años, quedando prorrogado por periodos anuales sucesivos si no se hubiera denunciado por alguna de las partes contratantes, durante los tres meses últimos a su vencimiento.

La denuncia por cualquiera de las partes firmantes, habrá de realizarse ante la Dirección General de Trabajo, dando traslado de la misma a la otra parte.

Art. 3.º *Vinculación a la totalidad.*-A los efectos de aplicación del presente convenio, éste constituye un todo orgánico indivisible, por lo que no podrá pretenderse la aplicación de una o varias de sus normas desechando el resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observado en su integridad y considerado globalmente. Si la autoridad laboral competente no aprobase alguna de las normas de este Convenio y éste hecho desvirtuara el contenido del mismo, a juicio de las partes, quedará sin eficacia la totalidad del Convenio que deberá ser considerado de nuevo por las Comisiones Negociadoras.

Art. 4.º *Prórroga y denuncia.*-Será prorrogado por espacios consecutivos de un año, si no es denunciado por alguna de las partes contratantes.

Podrá ser denunciado por cualquiera de las partes, durante los tres últimos meses antes de su vencimiento.

Art. 5.º *Mejoras futuras.*-Si una vez vigente el presente Convenio, entrarán en vigor Convenios de ámbito superior y para el sector de la Marina Mercante, aplicables a las relaciones económicas, sociales y de trabajo de esta Empresa, que establezcan condiciones más favorables para los trabajadores, y siempre que estas condiciones tengan carácter estrictamente oficial y estén publicadas en el «Boletín Oficial del Estado», se aplicarán de acuerdo con el mismo y su entrada en vigor será la que en el citado «Boletín Oficial del Estado» se indique.

Art. 6.º *Imprevistos Convenio.*-En todo lo no previsto en este Convenio, seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes en cada momento en la Empresa, remitiéndose para lo no establecido en las mismas, a la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, así como al conjunto de las disposiciones legales vigentes que configuran las relaciones laborales del Estado español y Estatuto de los Trabajadores.

Art. 7.º *Periodo de prueba.*-Toda admisión de personal fijo para las actividades comprendidas en este Convenio, se considerará provisional durante el periodo de prueba variable, con arreglo a la labor a que el tripulante se dedique, que no podrá ser superior al que establece la escala siguiente:

- Titulados: Cuatro meses trabajo efectivo.
- Maestranza y subalternos: Dos meses trabajo efectivo.

Durante dicho periodo, que deberá ser pactado por escrito, ambas partes pueden rescindir unilateralmente el Contrato de

Trabajo, comunicándolo, a la otra parte en igual forma, con una antelación mínima de ocho días.

Caso de que el período de prueba expire en el curso de una travesía, este se considerará prorrogado hasta que el buque toque puerto, pero la voluntad por parte del Armador de rescindir el contrato de trabajo por no superar el período de prueba, deberá ser notificada al tripulante por el Capitán, dentro del plazo estipulado en el párrafo anterior de este artículo. En caso contrario, se considerará al tripulante como fijo de plantilla. En el caso de que expire por voluntad del tripulante y ello ocurra en viaje o puerto extranjero, se considerará prorrogado hasta el puerto español y si el tripulante opta por desembarcar en puerto extranjero, el traslado será por cuenta del mismo.

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

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

Una vez finalizado el período de prueba o con la llegada del buque a puerto, los gastos de viaje y dietas hasta el puerto de embarque serán por cuenta de la Empresa.

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

Art. 8.º *Interinaje y personal eventual.*—De acuerdo con el Estatuto del Trabajador o norma legal y no pactada.

Art. 9.º *Trabajos en categoría superior.*—a) La realización de trabajos en categoría superior dan derecho a la percepción de los mismos beneficios que correspondan a dicha categoría.

b) El desempeño de este puesto durante un período superior a noventa días continuados dará derecho a consolidar este puesto.

Lo no indicado en los párrafos anteriores estará de acuerdo en su totalidad en el artículo 23 del Estatuto del Trabajador y Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, artículo 76.

En el caso de finiquitación del plazo establecido por la mar, se considerará prorrogado hasta la llegada a puerto español.

Art. 10. *Comisión de Servicio.*—Se entenderá por Comisión de Servicio la misión de trabajo profesional que ordene la Empresa realizar al tripulante en cualquier lugar.

Durante el período de Comisión de Servicio, los tripulantes devengarán el salario profesional y las dietas que correspondan siempre que la misión encomendada se realice fuera de su domicilio habitual.

En la circunstancia de encontrarse fuera de su domicilio, las vacaciones se regirán a régimen de mar, y si fuera en su domicilio habitual de acuerdo con la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante.

En cualquier caso los gastos de viaje que pudieran ocasionarse, se abonarán previa justificación, debiendo la Empresa adelantar una cantidad estimada por el importe de dichos gastos.

Art. 11. *Transbordo.*—La Naviera atenderá las peticiones de los tripulantes relacionados con su destino, en relación a sus domicilios legales u otras causas justificadas.

No obstante, se acuerdan dos situaciones de transbordo:

- 1.º Por necesidad del servicio.
- 2.º Por iniciativa del tripulante.

Se procurará guardar el orden inverso de antigüedad de cada categoría en la Naviera.

Art. 12. *Expectativa de embarque en el domicilio.*—Se considera expectativa de embarque la situación del tripulante que se halle en su domicilio procedente de una situación diferente a la de embarque, estando disponible y a órdenes de la Empresa.

La expectativa de embarque durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio.

El período máximo que se establece para esta situación es de sesenta días, pasando a partir de este momento a situación de Comisión de Servicio.

Durante la expectativa de embarque, se percibirá el salario profesional y vacaciones de Ordenanza de Trabajo.

Si por causas ajenas a las partes, el buque se encontrara en puerto extranjero, y se viera imposibilitado de regresar a la Península, motivando expectativas en su plantilla, se percibirá únicamente el apartado «A» del salario profesional.

Art. 13. *Licencias.*—a) Con independencia del período reglamentario de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencias por los motivos que a continuación se numeran: De índole familiar, para asistir a cursos o exámenes para la obtención de títulos o nombramientos superiores o cursillos de carácter obligatorio, complementarios o de perfeccionamiento y capacitación en la Marina Mercante y para asuntos propios.

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

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

En los supuestos de licencias por motivo 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 a quienes posteriormente no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

c) Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias correrán por cuenta del permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y la del apartado 2, b) y d), que correrán a cuenta del armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarque, reembarque a todos los puertos de Europa, mar Mediterráneo, mar Negro y los puertos de África, 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.

1. Licencias por motivos de índole familiar.

Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

Causa	Días
1. Matrimonio	18
2. Nacimiento de hijos	12
3. Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos, hasta	10
4. Muerte cónyuge e hijos	10
5. Muerte padres y hermanos	10

No obstante, estos plazos y atendiendo a las excepcionales circunstancias que puedan concurrir en algunas situaciones justificadas, la Empresa concederá los días necesarios, siempre y cuando sea compatible con el servicio, a excepción de las causas 3, 4 y 5.

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

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 de desembarcar.

2. Licencias para asistir a cursos, cursillos y exámenes:

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

Antigüedad mínima: Dieciocho meses.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribuida una sola vez.

Vinculación a la Naviera: Según lo dispuesto en OTMM, salvo caso de resarcimiento.

Peticiones máximas: 6 por 100 de los puestos de trabajo de cada categoría.

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

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

Antigüedad mínima: Sin limitación.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribuida, una sola vez.

c) Cursillos de perfeccionamiento y capacitación profesional de tripulantes y adecuados a los tráficoes específicos de cada Empresa.

Antigüedad: Un año.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Una sola vez.

Vinculación a la Empresa: Un año.

Peticiones máximas: 6 por 100 de los puestos de trabajo.

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

Si los tripulantes se integrasen a cualquiera de los cursos durante las vacaciones, éstas quedarán interrumpidas.

Una vez finalizado el curso seguirá el disfrute de las mismas.

d) **Cursillos por necesidad de la Empresa.**

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

Licencias para asuntos propios.

Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora, por un periodo de hasta seis meses, que podrán concederse por el naviero.

La Empresa informará al Comité de Empresa los permisos efectuados.

Art. 14. Excedencia voluntaria.—Puede solicitarla cada tripulante que cuente, al menos, con un año de antigüedad en la Empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los treinta días siguientes a la fecha de su presentación.

El plazo mínimo para la excedencia será de seis meses y el máximo de cinco años.

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

Si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se le concedió la excedencia, no solicitase su reingreso en la Empresa, causará baja definitiva en la misma. Si solicitase el reingreso, éste se efectuará tan pronto exista vacante de su categoría.

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

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

Art. 15. Cuadro orgánico y aplicación del mismo.—Se obligará a la existencia, como mínimo, de un Cuadro Orgánico por buque, actualizado y legalizado por las autoridades competentes, en un lugar de libre acceso a toda la tripulación.

En el caso de que las autoridades competentes varíen el Cuadro Orgánico, dicha variación se enviará al Capitán de buque para su conocimiento e información de toda la tripulación.

Todos los buques componentes de la flota estarán obligados a tener el Cuadro Orgánico totalmente actualizado, de acuerdo con su Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas.

Cada componente de la dotación del buque deberá saber ejecutar correctamente los diferentes ejercicios que los mencionados Cuadros indiquen.

La falta de conocimiento y ejecución de los mismos supondrá sanción, de acuerdo con la Ley vigente en su momento.

Art. 16. Escalafón.—a) La Empresa está obligada a confeccionar un escalafón público de todos los tripulantes de la Empresa, en el que figurará nombre, apellidos, cargo y fecha de ingreso en la Empresa, así como las notas aclaratorias que se consideren convenientes.

b) Siempre que la capacidad profesional lo permita, se respetará el mismo para proveer los ascensos y plazas en tierra.

c) Este escalafón se editará y se exigirá que haya un ejemplar actualizado en cada buque, al cual tendrá acceso cualquier miembro de la tripulación.

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

Se percibirán dietas en los siguientes casos:

Primero. Comisión de servicio fuera del domicilio.

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

Tercero. En la expectativa de embarque fuera del domicilio.

La dieta en territorio nacional vendrá integrada por el conjunto de los siguientes conceptos y valores: Se consideran dietas enteras o medias dietas, 4.800 pesetas y 2.400 pesetas, respectivamente, y en este último caso cuando no se pernocte.

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

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

En caso de uno de estos medios, su utilización deberá estar justificada por falta de billete de otro tipo, urgencia de embarque, o por que de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante presentará los comprobantes.

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

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

Se percibirá la dieta entera exclusivamente por cada día natural en que se pernocte fuera de la residencia oficial, buque de la Compañía o medio transporte.

Se percibirá media dieta cuando la salida y llegada se realice en el mismo día.

No se percibirá dieta alguna cuando la llegada al buque o a la residencia se produzca antes de las doce horas, y el viaje haya durado menos de cuatro horas o la distancia recorrida sea inferior a 100 kilómetros.

Art. 18. Manutención.—El importe por el concepto de manutención será abonado por la Empresa, a razón de 850 pesetas por tripulante y/o acompañante y día, siendo ésta controlada, tanto en cantidad como en calidad, por dos miembros de la tripulación, procurando el Capitán que los componentes de la citada comisión sean rotativos y de diferentes categorías.

Dicha comisión vigilará que la manutención sea variada, sana y abundante y apropiada en cada caso a la navegación que realice el buque.

Este cometido no devengará horas extraordinarias en ningún momento.

La manutención en ningún momento tendrá la consideración de salario; por consiguiente, no será exigible durante el periodo de vacaciones, permisos, licencias, etc.

Art. 19. Entrepot.—En entrepot normal será adquirido por la Empresa, descontado en la columna correspondiente de la nómina o pagado directamente por el tripulante.

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

Art. 20. Jornada laboral.—La jornada de trabajo se computará anualmente y se aplica de acuerdo con el Real Decreto 2001/1983, que regula la jornada de trabajo en el mar, estableciéndola en una jornada máxima semanal de cuarenta horas.

No obstante la jornada se distribuye en ocho horas de lunes a viernes. Las cuatro horas de la mañana del sábado se acumulan a vacaciones.

Art. 21. Incremento salarial.—El salario real será incrementado en el 5 por 100 desde el día 1 de enero de 1987.

Art. 22. Materia salarial.—Salario profesional.—Es el importe que para cada categoría figura en la tabla salarial adjunta, estando formado éste por el A), salario real, y B), complemento.

Si por causas ajenas a las partes el buque quedara paralizado, amarrado, etc., durante dicha situación sólo se percibirá el salario real.

Salario embarcado.—Será para toda la tripulación, el salario profesional y los trabajos extraordinarios.

Art. 23. Antigüedad.—Equivale al 5 por 100 del salario real por cada trienio acumulado, según tabla adjunta.

Art. 24. Pagas extraordinarias.—Todo el personal de mar percibirá anualmente con carácter obligatorio dos pagas extraordinarias, de igual cuantía al salario profesional más antigüedad.

Estas pagas se abonarán durante la primera quincena de julio y la primera de diciembre.

La Empresa se compromete a enviar directamente en estas fechas a su domicilio las correspondientes pagas al personal que por cualquier causa esté desembarcado.

Art. 25. Horas extraordinarias.—Las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del Armador o su representante y la prestación de las mismas será voluntaria por parte de los tripulantes, salvo en los siguientes supuestos:

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

2. 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.

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

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

5. Atención de autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.

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

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

El aumento habido en la tabla de horas extraordinarias son parte del cómputo de las mejoras recogidas en este Convenio.

Art. 26. Vacaciones.—Serán de sesenta días de vacaciones cada ciento veinte de embarque ininterrumpido.

Se acuerda un período de flexibilidad de veinte días.

Los días de viaje, tanto al embarcar como al desembarcar por razón de vacaciones, no serán considerados como tales vacaciones, empezando a contar de éstas el segundo día de desembarque, salvo causa que justifique lo contrario, y finalizadas desde la fecha en que el tripulante abandone su domicilio con objeto de embarcar.

Las tripulaciones y Empresa se comprometen a hacer cumplir el disfrute de las vacaciones en cada período o perder el disfrute de las mismas.

El período posterior al embarque de los tripulantes una vez disfrutadas será regulado de acuerdo con lo establecido en el artículo de expectativa de embarque.

Estas vacaciones tienen el carácter de totales por todos los conceptos y en las mismas se encuentran acumuladas por compensación las cuatro horas de la mañana del sábado y los descansos de sábado tarde, domingos y festivos.

Art. 27. Bajas por enfermedad profesional o accidente laboral.—Durante el tiempo de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos con hospitalización, se percibirá el 100 por 100 de la base reguladora del tripulante afectado y devengará vacaciones de Ordenanza de Trabajo.

En caso de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos sin hospitalización, se estará de acuerdo con la Legislación vigente.

El mismo día en que cause alta el tripulante comunicará a la Empresa el evento, debiendo comunicarlo en esa misma fecha telefónicamente y ratificarlo posteriormente por telegrama.

Art. 28. 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.

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

B) En los buques que circunstancialmente transporten las materias indicadas, en concepto de carga, se abonarán durante el tiempo que dure su transporte las remuneraciones abajo indicadas, en función del grado de peligrosidad asignado a la mercancía y del tanto por 100 que el peso de la misma suponga en relación con el «peso muerto» del buque, indicado éste en el certificado de arqueo.

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

Grupo 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 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 pertenecientes a:

Explosivos: Clase 1. División 1-1. Grupo 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 compatibilidad G. Clase 1. División 1-2.

Clase 1. División 1-3. Grupos compatibilidad A, B, C y número 0019.

Grupo «C»:

Explosivos: Clase 1. División 1-3. Resto mercancías no incluidas grupo B.

Gases inflamables o tóxicos: Clase 2. Número ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067, 1076 y el «gas de agua».

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

Grupo «E»:

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

Grupo «F»:

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

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

Grupo «G»:

Clase 2, cuando sean tóxicas no inflamables. Inflamables: Clase 3-3. Tóxicos: Clase 6-1.

Grupo «H»:

Sólidos inflamables espontáneamente: Clase 4-2, excepto número S. 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 ni aprobación de la expedición 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».

Cálculo de remuneración en tanto por ciento salario profesional

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

x Sin mínimo. * Mínimo carga: peso muerto. ** Grupo peligrosidad.

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

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

x Sin mínimo. * Mínimo carga: peso muerto. ** Grupo peligrosidad.

Art. 29. *Servicios del golfo de Guinea.*-Se estará a lo dispuesto en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante en su artículo 113.

Art. 30. *Navegación por zonas insalubres y epidémicas.*-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 de lugares declarados insalubres y epidémicos, además de la adopción de todos los medios preventivos precisos en orden a garantizar la sanidad a bordo, percibirán como compensación a la permanencia en dichos lugares durante la estancia un incremento del 50 por 100 sobre el salario profesional más trienios, horas extras.

La Empresa enviará mensualmente esta información de la Organización Mundial de la Salud o del Departamento correspondiente de Sanidad Exterior, siempre que sea facilitada. En su defecto cualquier componente del Comité podrá solicitarlo por sí mismo.

Art. 31. *Zona de guerra.*-Cuando el buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, la tripulación tendrá derecho:

a) A no partir con el buque y pedir el transbordo a otro barco y, si dicha situación no se pudiera obtener, pasará a situación de permiso por su cuenta hasta el regreso de éste.

b) El tripulante también podrá solicitar las vacaciones devengadas hasta la fecha del evento.

c) Los que dieran el viaje, y mientras el buque se encuentre en dicha zona de guerra, percibirán una prima especial de 1.500 pesetas diarias.

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

e) Asimismo la Empresa mientras dure la estancia en zona de guerra efectiva ampliará el seguro de accidentes hasta un 50 por 100 del importe asegurado en el artículo de seguro de accidentes (artículo 39) de este mismo Convenio.

A tal comprobación los tripulantes tendrán acceso al flete percibido por el transporte, seguro del casco o póliza de fletamientos.

Art. 32. *Pérdida de equipaje a bordo.*-En caso de pérdida de equipaje a bordo por cualquier miembro de la tripulación, debido a naufragio, incendio o cualquier otro accidente no imputable al o a los perjudicados, la Empresa abonará las cantidades siguientes:

Pérdida total: 50.000 pesetas.

Pérdida parcial, a juicio del Capitán una vez oído al interesado, y en ningún caso se superarán las 50.000 pesetas.

En el caso de que la Empresa abone la indemnización por el concepto de vestuario o se faciliten uniformes, se deducirá la indemnización en un 20 por 100.

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

Art. 33. *Familiares acompañantes.*-Todo el personal de flota puede solicitar a la Empresa, directamente o a través del Capitán, ser acompañado por la mujer o hijo mientras se encuentre embarcado.

La Empresa admitirá la solicitud sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse el marco de las normas establecidas por Sevimar, siendo independiente el que el acompañante máximo autorizado por Departamento sea un solo acompañante. En todo momento se dará prioridad a aquellas personas, garantías, técnicos, sobrecargos, etcétera, que por necesidad de la Empresa deban embarcar en el buque.

Para efectuar el embarque, el tripulante autorizado deberá entregar póliza de seguro que cubra los riesgos que puedan producirse mientras se encuentre en esta situación, remitiendo el Capitán fotocopia de la misma a la Naviera.

Igualmente, acompañará certificado médico actualizado en el momento de embarcar.

No podrán ser enroladas esposas en estado de gestación, ni hijos menores de ocho años en viajes superiores a tres días sin escalas y, en ningún caso, el acompañante que esté aquejado de cualquier enfermedad que pueda afectar o sentirse afectado por la navegación.

El Capitán, de acuerdo con las circunstancias establecidas, y en ningún caso sin sobrepasar los límites establecidos, coordinará las solicitudes de acompañantes.

Se establece un período máximo de estancia del acompañante a bordo de veinte días.

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. Los desayunos, comidas y cenas se servirán en la hora establecida y en el comedor en que se sirva al tripulante al que se acompaña. El familiar acompañante viene obligado a cumplir todas las normas de seguridad que rigen en el buque.

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

Art. 34. *Puestos en tierra.*-La Empresa dará cargo preferentemente a los tripulantes fijos de su flota sobre el personal ajeno a ella al objeto de ocupar plazas en tierra. Ello, siempre que los marinos reúnan las condiciones exigidas por la Empresa para ocupar las plazas. Dicha preferencia en el trato incluye la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

Estas plazas deberán ser anunciadas al Capitán de cada buque para su publicación y al Comité de Empresa.

Art. 35. *Correspondencia.*-Los Capitanes deberán exponer en los tabloncillos de anuncios las direcciones postales de los consignatarios o agentes en los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente o indicar si el buque sale a órdenes.

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

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

Art. 36. *Aire acondicionado y calefacción.*-La Empresa se compromete a mantener en perfecto estado de funcionamiento, con el personal de a bordo que le corresponda, los servicios de aire acondicionado y calefacción existente.

De no existir los mismos, los buques serán equipados por los ventiladores y placas precisas.

Art. 37. *Natalidad y matrimonio.*-El tripulante con una antigüedad no menor de dos años de servicio a la Empresa, percibirá 17.000 pesetas por el nacimiento de cada hijo. Será requisito formal para el abono indicado, la presentación del Libro de Familia.

El tripulante con una antigüedad no menor de dos años de servicio a la Empresa, percibirá con carácter de gratificación 21.000 pesetas, por contraer matrimonio. Siendo imprescindible para su cobro los mismos requisitos que en apartado anterior.

Art. 38. *Préstamos.*-Se concederá hasta un máximo de tres mensualidades, de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, en su artículo 225.

Art. 39. *Seguro de accidentes.*-Aparte del Seguro Obligatorio de Accidentes y como complemento del mismo, la Empresa establece a su cargo y a favor de los tripulantes un Seguro de Accidentes, cubriendo los riesgos de Muerte e Invalidez absoluta en su actuación profesional, con los capitales asegurados siguientes:

Por muerte: 2.000.000 de pesetas.

Por invalidez absoluta: 2.500.000 pesetas.

Los riesgos cubiertos por estas pólizas, se entiende únicamente durante el tiempo de enrola a bordo.

Art. 40. *Hora de salida.*-A la llegada del buque a puerto y dentro de la primera hora del comienzo de las operaciones de trabajo, por medio del tablón de anuncios, se comunicará a la tripulación una hora estimada de salida.

Con dos horas de antelación a la salida estimada del buque, se modificará si procede, dicho horario de salida, comunicándolo por medio de los citados tabloncillos de anuncios.

Art. 41. *Seguridad e higiene en el trabajo.*-Se procederá de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante y Estatuto del Trabajador.

La Empresa facilitará a los respectivos delegados del Comité, cuantas disposiciones adicionales se promulguen sobre el tema.

Art. 42. *Buques en dique.*-Cuando un buque, durante la estancia en dique, no disponga de las mismas condiciones higiénicas y sanitarias, que navegando, se obligará a la Empresa que facilite alojamiento en tierra a los tripulantes que no dispongan de las condiciones que tienen navegando.

Art. 43. *Servicio de lanchas.*-Cuando el buque se encuentre fondeado, habrá que poner a disposición de la tripulación un servicio de lanchas para ir a tierra.

El Capitán dispondrá de un servicio mínimo de lanchas para cada uno de los turnos de guardia. En todo caso estos servicios se dispondrán siempre y cuando la fondeada sea de veinticuatro horas.

Art. 44. *Servicios recreativos y culturales.*-La Empresa dotará a todos sus buques de dos aparatos de TV y de dos de radio, salvo que el buque estuviera provisto de sistema de música ambiental, siendo por cuenta de la Empresa el mantenimiento, instalación y reparación.

Fondos culturales.-La Empresa proporcionará la cantidad de 4.000 pesetas, mensuales por buque, a fin de mantener un servicio de Biblioteca y juegos recreativos.

Una comisión formada por el Capitán y la tripulación, controlará la buena utilización de dichos fondos.

Art. 45. *Ropa de trabajo y servicio de lavandería.*—La ropa de trabajo, será abonada por la Empresa en nómina, ateniéndose a las normas de Seguridad e Higiene en el Trabajo, abonándose la cantidad de 2.500 pesetas mensuales en los meses de embarque.

Independientemente, la Empresa proveerá al buque de una lavadora para el lavado de los efectos personales de los tripulantes y dos planchas.

Art. 46. *Alumnos.*—Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de las ayudas sociales a que tuviera derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación mensual de 33.000 pesetas.

Si el alumno en prácticas superase el período de seis meses en vinculación al buque, percibirá una gratificación equivalente a la mensual.

Art. 47. *Comisión Paritaria.*—Para interpretar y vigilar la aplicación del vigente Convenio, se crea una Comisión por un miembro de la Comisión Negociadora, tanto por la parte empresarial como social.

Art. 48. *Reunión de Delegados de Personal.*—De acuerdo con lo establecido en el título segundo del Estatuto del Trabajador de los derechos de representación colectiva y de reunión de los trabajadores de la Empresa.

Art. 49. *Actividad sindical.*—De acuerdo con el Estatuto del Trabajador o norma legal y no pactada, dictada en desarrollo de aquel y aplicable al sector de la Marina Mercante.

Tabla salario profesional. (Ejercicio 1987)

Categorías	A) Salario real	B) Complemento	Total
Capitán	128.937	20.500	149.437
Primer Oficial	123.742	15.100	138.842
Segundo Oficial	116.867	12.500	129.367
Telegrafista	116.867	12.500	129.367
Contramaestre	65.997	10.900	76.897
Marinero	58.588	10.000	68.588
Mozo	54.997	9.800	64.797
Jefe de Máquinas	127.867	18.991	146.858
Primer Maquinista	123.742	15.100	138.842
Segundo Maquinista	116.867	12.500	129.367
Calderetero	65.997	10.900	76.897
Engrasador	58.588	10.000	68.588
Cocinero	65.997	10.900	76.897
Camarero	58.588	10.000	68.588

Tabla de antigüedad 1987. (5 por 100 sobre salario real)

Categorías	Valor trienio
	Pesetas
Capitán	6.447
Primer Oficial	6.187
Segundo Oficial	5.843
Telegrafista	5.843
Contramaestre	3.300
Marinero	2.929
Mozo	2.750
Jefe de Máquinas	6.393
Primer Maquinista	6.187
Segundo Maquinista	5.843
Calderetero	3.300
Engrasador	2.929
Cocinero	3.300
Camarero	2.929

Horas extraordinarias. Ejercicio 1987. (En base a mil ochocientas veintiseis horas anuales)

Categorías	Ordinaria	Un trienio	Dos trienios
Capitán	554	581	610
Primer Oficial	438	460	483
Segundo Oficial	378	397	417
Telegrafista	378	397	417
Contramaestre	294	309	324
Marinero	267	280	294
Mozo	259	272	286
Jefe de Máquinas	525	551	579

Categorías	Ordinaria	Un trienio	Dos trienios
Primer Maquinista	438	460	483
Segundo Maquinista	378	397	417
Calderetero	294	309	324
Engrasador	267	280	294
Cocinero	294	309	324
Camarero	267	280	294

7881

RESOLUCION de 13 de marzo de 1987, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo para la Empresa «Transportes Aéreos Portugueses E. P.» (sucursal en España).

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Transportes Aéreos Portugueses», sucursal en España, que fue suscrito con fecha 20 de febrero de 1987, de una parte, por el Delegado de Personal de la referida razón social, en representación de los trabajadores, y de otra, por la Dirección de la Empresa, en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3 de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo acuerda:

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

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

Madrid, 13 de marzo de 1987.—El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO SINDICAL DE AMBITO INTER-PROVINCIAL DE LA TAP (TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES), E. P.

CAPITULO PRIMERO

Objeto, ámbito y validez

Artículo 1.º *Objeto.*—El presente Convenio tiene por objeto regular las relaciones laborales entre TAP—Air Portugal y el personal incluido en su ámbito de aplicación territorial, no afectando al personal trasladado de la casa central, aunque resida en España.

Art. 2.º *Ámbito de aplicación personal.*—1. El presente Convenio ordena las relaciones laborales entre TAP y su personal contratado en España.

2. Quedará automáticamente adherido a este Convenio el personal desplazado que pase a situación de contratado localmente, considerándose su antigüedad a partir de la fecha en que se produzca la referida adhesión.

Art. 3.º *Ámbito de aplicación territorial.*—Este Convenio se aplicará a todos los centros de trabajo que TAP tiene establecidos o establezca en el futuro, dentro del territorio español, intrínsecamente ligados a sus actividades.

Art. 4.º *Tiempo de validez.*—Este Convenio entrará en vigor una vez publicado en el «Boletín Oficial del Estado» con efectos a partir de 1 de enero de 1987, y su vigencia será de dos años, prorrogables por periodos sucesivos de un año, si antes de los tres meses que anteceden a su caducidad no fuera pedida su revisión o anulación.

CAPITULO II

Naturaleza del contrato

DEFINICIONES, CATEGORÍAS PROFESIONALES, ESQUEMA BÁSICO DE CARRERAS PROFESIONALES Y PRINCIPIOS GENERALES DE ENCUADRAMIENTO

Art. 5.º *Naturaleza del contrato.*—De acuerdo con la naturaleza de su contrato (de duración determinada o interrumpida), el personal será clasificado en una de las dos categorías siguientes:

- Personal fijo.
- Personal temporal.