

860

RESOLUCION de 4 de diciembre de 1987, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Marítima Petrolquímica, Sociedad Anónima» (MARPETROL), para su personal de flota.

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Marítima Petrolquímica, Sociedad Anónima» (MARPETROL), para su personal de flota, que fue suscrito con fecha 19 de noviembre de 1987, de una parte, por miembros del Comité de flota de la citada 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 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, 4 de diciembre de 1987.—El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «MARITIMA PETROLQUIMICA, S. A.» (MARPETROL), PARA SU PERSONAL DE FLOTA

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*—El presente Convenio tiene ámbito de Empresa y afectará a «Marítima Petrolquímica, Sociedad Anónima» (MARPETROL), y al personal que presta servicio en su flota.

Art. 2.º *Vigencia.*—El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1987, con independencia de la fecha de publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Su vigencia será de dos años, contados a partir de la fecha arriba indicada, con efectos hasta el 31 de diciembre de 1988, excepto para las condiciones económicas, que serán únicamente aplicables para el ejercicio 1987. Finalizado el plazo de vigencia, este Convenio se prorrogará tácitamente por años si no lo denunciase cualquiera de las partes con una antelación mínima de dos meses, en relación con la fecha de su vigencia o, en su caso, de la prórroga en curso.

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 de este Convenio y este hecho desvirtuase el contenido del mismo, a juicio de las partes, quedará sin eficacia la totalidad del Convenio, que deberá ser considerado de nuevo por la Comisión Negociadora.

Art. 4.º *Compensación y absorción futuras.*—El conjunto de condiciones salariales pactadas en este Convenio absorberá y compensará, en cómputo anual, cualesquiera mejoras parciales que, por disposición legal de carácter general o específica para el sector, pactada o por cualquier origen que fuere, en el futuro pudieran establecerse.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la publicación y entrada en vigor de cualquier disposición de carácter general o específico para el sector de la Marina Mercante que mejorara cualquiera de los temas pactados no salariales será de aplicación en su contenido y regulación sobre lo establecido en el presente Convenio.

Art. 5.º *Aplicación directa.*—Las partes signatarias del presente Convenio Colectivo han agotado en el contexto del mismo su respectiva capacidad de negociación en el tratamiento de las distintas materias que han sido objeto de Convenio, por lo que se comprometen a no promover niveles inferiores de negociación de éste, por lo que se aplicará directamente por la Empresa.

Tampoco generará cuestiones que supongan o impliquen en cualquier medida, revisión de lo que se pacte.

Las diferencias o discrepancias que pudieran surgir de la aplicación automática de este Convenio serán sometidas a su Comisión Negociadora para su resolución posterior.

Art. 6.º *Período de prueba.*—1. 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 al que establece la escala siguiente:

- a) Titulados: Tres meses.
- b) Maestranza y Subalternos: Cuarenta y cinco días.

Durante el período, que deberá ser pactado por escrito, ambas partes pueden rescindir unilateralmente el contrato de trabajo, comunicandoselo a la otra parte en igual forma con una antelación mínima de ocho días.

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

3. En todos los casos de rescisión de contrato por fin de período de prueba por parte del tripulante los gastos de viaje serán por cuenta del mismo.

4. 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 su antigüedad.

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

6. Una vez finalizado el período de prueba por voluntad de la Empresa, y con la llegada a puerto, los gastos de transporte y dietas desde el puerto de desembarque hasta el domicilio del trabajador serán por cuenta de la misma.

7. La situación de incapacidad laboral transitoria durante el período de prueba interrumpe el cómputo del mismo.

Art. 7.º *Comisión de servicio.*—Se entenderá por Comisión de servicio la misión de trabajo profesional que ordene la Empresa realizar a los tripulantes en cualquier lugar.

En Comisión de servicio, los tripulantes devengarán el salario real que corresponde según su categoría profesional en condición de embarque.

Cuando la Comisión de servicio se realice embarcado se devengarán vacaciones de Convenio. Cuando se realice en tierra, se devengarán vacaciones de treinta días por año en la proporción que corresponda, salvo en aquellas circunstancias en que el trabajo se realice fuera del domicilio habitual, en cuyo caso devengarán vacaciones de Convenio.

Si la Comisión de servicio se realiza fuera del domicilio del tripulante, éste percibirá los gastos de transporte y dietas estipulados en este Convenio.

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

Los trasbordos podrán ser:

a) Por iniciativa de la Empresa: Por necesidades de organización o de servicio, el trasbordo será dispuesto por la Empresa, a cuyo efecto se seguirá el siguiente criterio:

Orden inverso de antigüedad del personal de cada categoría de la Empresa.

b) Por iniciativa del tripulante: Cuando por razones de ubicación de su domicilio u otras causas justificadas el tripulante así lo solicite y la Empresa pueda proporcionárselo.

En ambos casos no podrá ser trasbordado más de una vez por período de embarque.

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

Art. 9.º *Expectativa de embarque.*—Se considerará expectativa de embarque la situación del tripulante que se halla en su domicilio, procedente de una situación diferente a la de embarque o Comisión de servicio, disponible y a órdenes de la Empresa. La expectativa de embarque durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio para entrar en situación de servicio de Empresa.

En ningún caso se podrá mantener al tripulante por un tiempo superior a quince días, pasando a partir de este momento a situación de Comisión de servicio.

Durante la expectativa de embarque, el tripulante percibirá el salario profesional y disfrutará de las vacaciones a razón de treinta días por año en la proporción que le corresponda.

En situación de expectativa se comunicará al tripulante su próxima previsión de embarque, así como cualquier variación que pudiera haber, con suficiente antelación.

Art. 10.º *Licencias.*—1. Con independencia del período convenido de vacaciones se reconoce el derecho a disfrutar de licencia por los motivos que a continuación se enumeran:

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

2. 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 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 3. Todo ello sin perjuicio de las sanciones que puedan imponerse posteriormente a quienes no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

3. Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias correrán por cuenta del permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y la de los apartados 5.2 y 5.4, que correrán a cuenta del armador, quedando restringido el uso del derecho de desembarque y reembarque a todos los puertos de Europa, mar Mediterráneo, mar Negro y los puertos de Africa hasta el paralelo de Noadibou. No obstante, quedan excluidas de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos.

4. Licencias por motivo de índole familiar: Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

Casos	Días
Matrimonio	20
Nacimiento de hijos	15
Enfermedad grave de padres y hermanos, incluso políticos, hasta	10
Enfermedad grave de cónyuge e hijos	15
Muerte de cónyuge e hijos, incluso políticos	15
Muerte de padres y hermanos, incluso políticos	12

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

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

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

Las licencias empezarán a contar desde el día siguiente al desembarco.

5. Licencias para asistir a cursos, cursillos y exámenes.

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

Antigüedad mínima: Dos años.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribución una sola vez.

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

Peticiones máximas: 6 por 100 de sus puestos de trabajo, considerando las fracciones superiores al 0,5 por 100 como unidad.

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

5.2 Cursillos de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales.

Antigüedad mínima: Sin limitación.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribuida una sola vez.

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

Antigüedad mínima: Dos años.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Una sola vez.

Vinculación a la Naviera: Un año.

Peticiones máximas: 3 por 100 de sus puestos de trabajo, considerando las fracciones superiores al 0,5 por 100 como unidad.

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

5.4 Cursillos pagados por la Administración.

Antigüedad mínima: Sin límite.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Peticiones máximas: 6 por 100 de su categoría, considerando las fracciones superiores a 0,5 por 100 como unidades. Se concederá por solicitudes de los tripulantes.

5.5 Cursillos por necesidad de la Empresa: Cuando alguno de los cursos de los apartados anteriores se realice por necesidad de la Empresa, el tripulante se hallará en situación de Comisión de Servicio todo el tiempo que duren los cursillos, excepto los cursillos del apartado 5.2 que, cuando se realicen por necesidad de la Empresa, se equiparará a Comisión de Servicio, con la salvedad de que generará vacaciones de Convenio.

5.6 Licencias para asuntos propios: Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios, que no admitan demora por un período de hasta 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 derecho a retribución de ninguna clase.

Art. 11. Excedencias.

1. Excedencia voluntaria: Podrá solicitarla todo tripulante que cuente, al menos, con dos años de antigüedad en la Empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los treinta días siguientes a la fecha de presentación.

El plazo mínimo para las excedencias será de seis meses y el máximo de cinco años.

El tiempo transcurrido en esta situación no se computará a ningún efecto, interrumpiendo el escalafón.

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

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

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

En los casos de cargo político o sindical, la excedencia comprenderá todo el tiempo que dure el cargo que lo determine, y otorgará derecho a ocupar la misma plaza que desempeñaba anteriormente, computándose el tiempo de excedencia como en activo, a todos los efectos, no interrumpiendo escalafón.

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 del plazo de los treinta días, perderá su derecho al reingreso en la Empresa.

Art. 12. Escalafones.-La Empresa llevará obligatoriamente un escalafón público donde figure todo el personal de la misma con su cargo y antigüedad.

Dicho escalafón deberá encontrarse actualizado anualmente y a disposición directa de los tripulantes de cada buque.

Art. 13. Dietas y viajes.-Dieta es la cantidad que se devenga diariamente para satisfacer los gastos de manutención y estancias que se originen en el desplazamiento y permanencia fuera del domicilio o del buque de enrolamiento.

Se percibirán dietas 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:

	Pesetas
Comida	1.600
Cena	1.400
Alojamiento	3.100
Total	6.100

En caso de que por motivos justificados hayan de realizarse otros gastos, se entregarán a la Empresa los recibos oportunos para su consideración a efectos de su reembolso.

En el extranjero la Empresa estará obligada a facilitar los medios de transporte, manutención y alojamiento al tripulante, más idóneos y adecuados.

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 uso de estos medios, previo conocimiento de la Empresa, su utilización deberá estar justificada por falta de billetes de otro tipo para su urgente embarque o porque de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante presentará los comprobantes.

En todo caso el tripulante percibirá por adelantado de la Naviera, Armador 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.

Los gastos de desembarco por accidente o enfermedad se abonará por la Empresa a los tripulantes; éstos estarán obligados a enviar a la misma los correspondientes justificantes originales para su posterior reclamación al Instituto Social de la Marina.

Art. 14. Manutención.—La Empresa aportará la cantidad necesaria para la alimentación a bordo 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 un miembro del Comité de Empresa, el Cocinero, un Titulado y un no Titulado supervisado por el Capitán. La elección de los miembros se realizará por la tripulación del buque mediante votación de la que se levantará acta y se entregará al Capitán.

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

Controlar las propuestas de pedidos, las facturas e inventario de pesos y calidades.

Supervisar el inventario de gambusa al finalizar cada mes para conocer el gasto por tripulante/día.

Vigilar que los frigoríficos y oficinas a disposición de los tripulantes contengan un surtido de alimentos básicos, así como durante la noche los frigoríficos tendrán que tener artículos de primera necesidad, tales como leche, queso, embutido, galletas, mantequilla, café, pan, etc. La comida será adaptada a las necesidades del clima.

Supervisar las minutas.

Todo el personal que acredite encontrarse a régimen se le elaborará la comida adecuada a su tratamiento con cargo a la Empresa.

Comidas especiales: Se entiende por comidas especiales las que se preparan para fechas señaladas como los días: 1 de mayo, Nuestra Señora del Carmen, Nochebuena y Nochevieja. La cantidad, calidad y tipo de comida para estos días será a criterio del Capitán y Comisión de Comidas y la Compañía correrá con los gastos.

La manutención a ningún efecto tendrá la consideración de salario. Por consiguiente, no será exigible durante las vacaciones, permisos, licencias, baja por enfermedad, accidente u otras situaciones similares. Tampoco se abonará con las pagas extraordinarias ni las horas extraordinarias ni con cualquier otro devengo que reconozca la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

Art. 15. Entrepot.—El entrepot normal será adquirido por la Empresa y descontado en la columna correspondiente de la nómina.

El reparto y comprobación del entrepot se efectuará por el Cocinero con el visto bueno del Capitán y Comisión de Control, a una hora determinada. Con la debida antelación se anunciará en el tablón de anuncios el horario de reparto.

Se incluirán dentro del entrepot: Licores, cervezas, vinos de marca, tabacos, artículos de tocador y otros artículos que puedan suponer una ventaja económica para el tripulante.

Asimismo, se solicitarán precios con anterioridad a la compra.

Art. 16. Jornada ordinaria.—La jornada laboral es aplicación de la Ley 4/1983, de 29 de junio, y el Real Decreto 2001/1983, de 28 de julio, y será de cuarenta horas semanales (1.826,27 h/año).

La diferencia entre esta jornada y la que efectivamente se viene realizando en los buques de Marpetrol, es decir, ocho horas diarias durante todo el período de embarque, se encuentra compensada según el sistema de descansos y complementos de los artículos 18 y 19 del presente Convenio.

Art. 17. Horas extraordinarias.—Las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del Armador o sus representantes y la presentación de las mismas será siempre voluntaria por parte de los tripulantes, salvo en los siguientes supuestos:

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

2. En la mar, siempre que las necesidades de 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 las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y descarga, así como aprovisionamiento siempre y cuando por tener el buque que zarpar inmediatamente, no pueda realizarse en jornada normal. En estos casos se utilizará únicamente el personal estrictamente necesario.

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

5. En situación de socorro a otros buques o personas en peligro o cuando fueren necesarias o urgentes durante la navegación para la seguridad del buque o personas o el cargamento.

6. En el supuesto de formalidades aduaneras, cuarentena y otras disposiciones sanitarias.

La naturaleza de las horas extraordinarias anteriormente relacionadas tiene en la Marina Mercante carácter especial, dado que las mismas se producen por contingencias necesarias en la navegación, imprescindibles en la mayor parte de los casos.

Tendrán naturaleza de horas extraordinarias sólo aquellas que resulten en exceso de la jornada ordinaria diaria de ocho horas.

Se considera el buque como centro de trabajo de la tripulación en el régimen especial de la Marina Mercante.

El valor de la hora extraordinaria directamente realizada será el que figure en tablas adjuntas.

Art. 18. Vacaciones y descansos.—Se aplicará el siguiente régimen de vacaciones y descansos para el personal de flota:

1.º 1987: Por cada ciento dieciocho días de «Servicio a la Empresa» en este año devengarán sesenta y cinco días de vacaciones, lo que equivale a coeficiente 0,55 por cada día, resultando un total de ciento veintinueve días y medio de vacaciones y descansos anuales.

En este cómputo está incluido:

1. Vacaciones reglamentarias.

2. Compensación de cuatro horas de la mañana de los sábados.

3. Compensación de cuatro horas de la tarde de los sábados y las ocho horas de domingos y festivos.

Además, la jornada en sábados tarde, domingos y festivos especificada en el punto 3 tendrá la compensación económica del artículo 19.

Mil novecientos ochenta y ocho: Por cada ciento cinco días de «Servicio a la Empresa» devengarán 63,0 días de vacaciones, lo que equivale a 0,6 por cada día, resultando un total de 136,8 días de vacaciones y descansos anuales.

En este cómputo será incluido:

1. Vacaciones reglamentarias.

2. Compensación de cuatro horas de la mañana de los sábados.

3. Compensación de cuatro horas de la tarde de los sábados y las ocho horas de domingos y festivos.

Además, la jornada en sábados tarde, domingos y festivos especificada en el punto 3 tendrá la compensación económica del artículo 19.

2.º En todas las demás circunstancias, salvo las determinadas expresamente en este Convenio, se devengarán vacaciones a razón de treinta días naturales por año, según establece el artículo 38 del Estatuto de los Trabajadores.

Art. 19. Complemento por jornada en sábados, domingos y festivos.—Además de la compensación por vacaciones que se produce por trabajos en sábados por la tarde, domingos y festivos, tanto para el personal de guardia como para el asimilado al mismo, se establece como compensación suplementaria el abono de un complemento a los valores especificados en tablas salariales adjuntas para cada categoría.

Nota: Se entiende por personal asimilado a la totalidad del personal embarcado.

Art. 20. Servicio a la Empresa.—Se entiende por «Servicio a la Empresa» a efectos del artículo 18:

1. Situación de enrolamiento y viajes con relación al mismo.

2. Hospitalización por accidente de trabajo o enfermedad profesional fuera del municipio de domicilio.

Art. 21. Duración del período de embarque.—El período de embarque será de ciento cinco días, manteniendo la flexibilidad del artículo 22 de este Convenio.

La Empresa se compromete a no superar dicho período, salvo en caso excepcional.

Es requisito indispensable la comunicación previa al Tripulante con, al menos, diez días de antelación a la fecha de inicio del disfrute o de retraso de las vacaciones.

Art. 22. *Relevos de personal de vacaciones.*—La Empresa y Tripulantes están obligados al estricto cumplimiento del régimen de vacaciones definido en este Convenio, no pudiendo en ningún caso ser compensados económicamente, admitiendo como límite de flexibilidad el regulado a continuación:

1. La Empresa podrá efectuar los relevos del personal que haya de disfrutar sus vacaciones en la siguiente forma:

Desde veinte días antes a aquel en que le corresponda el devengo de las mismas (ochenta y cinco días de embarque) hasta dieciséis días después de dicho plazo de devengo (ciento veintidós días de embarque).

No se recurrirá a esta facultad, salvo en casos de excepción.

2. Asimismo, la Empresa podrá proceder al embarque de sus tripulantes con siete días de antelación al final del periodo de vacaciones, quedando los días no disfrutados a favor del tripulante para su disfrute, acumulándose necesariamente al siguiente periodo de vacaciones, en el que deberán disfrutarse en su totalidad.

Art. 23. *Vacaciones anticipadas.*—La Empresa podrá conceder vacaciones anticipadas con cargo al periodo siguiente a los Tripulantes que hayan finalizado su periodo vacacional, previa consulta a los mismos.

Cuando el buque cuya navegación se realice en la zona que se indica podrá concederse vacaciones anticipadas de tres días.

A los efectos de aplicación de este artículo se entiende por zona:

Atlántico sur (a partir del paralelo 20° sur); Pacífico; Índico, incluso Golfo Pérsico y Mar Rojo, salvo por la vía de Suez.

La Empresa comunicará al tripulante con un plazo mínimo de siete días esta eventualidad.

Art. 24. *Incremento salarial.*—Las tablas salariales para 1987 que forman parte de este Convenio recogen el incremento pactado sobre los valores de 1986.

Tal como se indica en el artículo 2.º, en el primer trimestre de 1988 se revisarán únicamente las condiciones salariales retroactivas al 1 de enero de 1988.

Art. 25. *Reparaciones.*—Las reparaciones efectuadas por el personal de abordaje, con carácter de voluntariedad en la maquinaria del buque, tendrán el siguiente tratamiento económico:

Las efectuadas dentro de la guardia o jornada laboral se abonarán a valor del 150 por 100 de la hora extra.

Las efectuadas fuera de la guardia o jornada laboral se abonarán a valor del 300 por 100 de la hora extra.

Art. 26. *Trabajos sucios, penosos y peligrosos.*—Estarán comprendidos en este artículo todos aquellos trabajos que en determinadas circunstancias deban ser realizados y que, por su especial condición, índole o naturaleza, implican suciedad, esfuerzo o peligro superior al normal.

Trabajos que deberán ser realizados por personal ajeno al buque:

Limpieza, picado o pintado del interior de las cajas de cadenas.
Limpieza, picado o pintado del interior de tanques de lastre.
Limpieza, picado o pintado o encalichado de tanques de agua dulce.

Limpieza, picado o pintado bajo planchas de toda la sentina de máquinas.

Limpieza, picado o pintado en el interior de cofferdams.

Picado con chorro de arena o chorreando.
Limpieza de tanque de aceite o combustible.

Trabajos de tracción de sedimentos o residuos en tanque de carga en buque petrolero.

Trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de lastre.

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

	De 3.000 a 6.000 TRB
Limpieza total de cada caja de cadenas	20.132
Limpieza total de cada cofferdam	16.104
Limpieza completa del interior de cada tanque de lastre y/o agua dulce	20.093
Limpieza de elementos, bajo planchas de las sentinas	2.411 *

De 3.000
a 6.000 TRB

Limpieza completa de cárter del motor principal	6.039 *
Limpieza de interior de la galería de barridos	4.019 *
Limpieza completa de conductos de humo, calderas y calderetas	56.375
Picado y pintado total del interior de cada caja de cadenas, cofferdam, tanque de lastre, tanque de agua dulce con encalichado	36.239
Limpieza de toda la sentina de máquinas	38.252
Limpieza de toda la sentina de cámara de bombas	25.000
Limpieza de cada tanque de aceite o combustible	16.107
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite	22.218
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas	68.454

* Por persona.

Cuando los trabajos sean parciales se valorará porcentualmente el trabajo realizado.

Trabajos que deberán realizarse por la dotación del buque y que tienen la consideración de trabajos sucios, penosos y peligrosos, siempre y cuando sean necesarios para la seguridad de las personas y del buque:

Trabajos en el interior de la caja de cadena y limpieza necesaria para la realización de los mismos.

Trabajos en el interior de cada «cofferdam» y limpieza necesaria para la realización de los mismos.

Trabajos en el interior de tanques de lastre o agua dulce y limpieza necesaria para la realización de los mismos.

Trabajos bajo plancha de la sentina de máquinas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.

Limpieza completa del interior del cárter del motor principal.

Limpieza o trabajos sin limpieza 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 mar ocasionados por averías del propulsor principal.

Limpieza de sentinas de cámara de bombas.

Trabajos en cuadros eléctricos a alta tensión.

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 consideran como exteriores.

En la mar, subida a alturas superiores a 1,5 metros en palos, siempre que sea necesario para la seguridad del buque. En caso contrario será totalmente prohibido.

En puerto, la subida a palos para atención a luces y proyectores.

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 pasajes mixtos).

Estos trabajos tendrán la consideración económica siguiente:

1) Los encuadrados en la tabla según la misma en las referencias el total. Se calculará el tanto por ciento que corresponda cuando sea parcial.

2) El resto se abonarán al valor de hora extra las que se realicen dentro de la jornada de trabajo y al valor de doble hora extra las que se realicen fuera de la misma.

3) Trabajos especiales de limpieza de tanques de carga y secado de los mismos.

Como concepto retributivo de «Calidad de trabajos», la limpieza y secado de los tanques de carga que se realice en cada viaje, se abonará a la cantidad de 1.600 pesetas por tripulante que efectivamente efectúe dicho trabajo.

Art. 27. *Trabajos especiales.*—Tienen consideración de trabajos especiales aquéllos cuya realización, en condiciones normales, no es obligatoria para los tripulantes, por corresponder dichos trabajos a trabajadores de tierra.

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

Su realización se ofrecerá a todos los tripulantes sin discriminación pero teniendo en preferencia los del departamento afectado, estableciéndose turnos entre el personal que lo desee y esté capacitado cuando el volumen de trabajo lo permita.

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

Son trabajos especiales:

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

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

B) El transporte y embarque de víveres para el consumo de la dotación será realizado por la dotación del buque (cubierta, máquinas y fonda). El resto de provisión de cada departamento lo efectuará el personal del mismo al cual corresponda los pertrechos, realizando el transporte, estiba y trincaje. Todos estos trabajos serán realizados dentro de la jornada de día, salvo circunstancias especiales.

No será considerado trabajo especial la distribución y estiba de víveres y pertrechos en gambusa y pañoles cuando aquéllos hayan sido depositados al costado del buque en el lugar idóneo por personal ajeno a la dotación del buque.

C) Embarque, estiba y desestiba de pertrechos ajenos al buque.

D) Conexión de mangueras cuando no exista personal especializado.

El concepto retributivo de estos trabajos especiales será el de hora y media extra dentro de la guardia, y el de triple hora extra fuera de la misma.

Art. 28. *Bajas por enfermedad profesional, accidente laboral y contingencias comunes de incapacidad laboral transitoria.*—Durante el tiempo de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos con hospitalización, se percibirá el 100 por 100 de la base de la cotización del tripulante afectado, referido siempre al mes inmediatamente anterior al de su baja y devengará vacaciones de Convenio.

En caso de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos sin hospitalización, así como en las contingencias comunes de incapacidad laboral transitoria, la Empresa garantizará, a partir del primer mes de baja y hasta un máximo de diecisiete meses, la cobertura del restante 25 por 100 del subsidio de incapacidad, hasta alcanzar el 100 por 100 de la base de cotización del mes anterior a la citada fecha de baja, devengándose vacaciones de Ordenanza.

La garantía del párrafo anterior se aplicará a las bajas producidas en 1987 y que continúen en dicha situación a partir del 1 de noviembre de 1987.

Art. 29. *Mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas.*—Los buques de la flota de Marpetrol se encuentran clasificados como buques quimiqueros, tipo 2.

Art. 30. *Zonas de guerra.*—Si se planteara la necesidad de enviar algún buque a un puerto situado en zona excluida a efectos del Seguro de Guerra de Navegación, o, durante la estancia de un buque, se produjera en la zona declaración de guerra, entendiéndose como tal aquella en que la Entidad aseguradora del buque exige una sobreprima igual o superior al 0,1 por 100, se tendrá en cuenta lo siguiente:

1) Caso de conocerse con antelación el hecho de ir a estas zonas, la Compañía comunicará al buque, en el último puerto, la sobreprima vigente en ese momento:

Los tripulantes podrán optar entre realizar el viaje o no hacerlo. En el primer caso, percibirán una prima especial por cada día de permanencia en la zona, de acuerdo con el apartado número 3 de este punto.

Los tripulantes que optaran por no realizar el viaje serán transbordados a otro buque. En el supuesto de no ser posible el transbordo, el tripulante disfrutará de las vacaciones que le correspondan, no pudiéndosele mantener en esta situación por un período superior a siete días, transcurrido el cual pasarán a la situación de expectativa de embarque.

2) En caso de producirse declaración de guerra, durante la estancia de un buque en alguna zona, o el buque se dirija a una zona declarada como excluida a efectos del Seguro de Guerra de Navegación, sin que ello se conociera antes de partir, los tripulantes percibirán una prima especial por cada día de permanencia en la zona, de acuerdo con el apartado número 3 del presente punto.

En todo caso, los tripulantes que lo deseen deben de tener opción a desembarcar del buque antes de la entrada en la zona declarada como excluida a efectos del seguro de guerra de navegación.

3) Los tripulantes que realizaran el viaje percibirán una prima especial de acuerdo con el cuadro siguiente:

Sobreprima de la Entidad aseguradora	Con opción a desembarcar - Porcentaje	Sin opción a desembarcar - Porcentaje
De 0,1 a 0,24	50	100
De 0,25 en adelante	150	300

Estas sobreprimas están referidas al puerto de destino en la zona.

Estas primas se aplicarán a todos los emolumentos que se perciban durante la permanencia en la zona.

4) Se contratará una póliza de accidentes para riesgos de guerra, por el tiempo de permanencia en zona excluida a efectos del Seguro de Guerra de Navegación, por los siguientes valores:

Muerte: 10.000.000 de pesetas.

Invalidez: 17.000.000 de pesetas.

5) En cualquier caso, si se produjera declaración de guerra se comunicaría esta circunstancia al Comité de Empresa.

6) En la situación actual, y en caso de considerarse, de acuerdo con lo anterior, zona excluida a efectos del Seguro de Guerra de Navegación el Golfo Pérsico, la prima se devengará a partir del paralelo de Fujairah.

7) Asimismo, la Empresa no cambiará el puerto de destino del buque, a un puerto incluido en zona de guerra, una vez penetrado en dicha zona. Si, excepcionalmente, lo hiciera enviando el buque a uno de estos puertos, las primas sin opción a desembarcar se duplicarán.

31. *Complemento de navegación.*—Se establece un complemento para los tripulantes que efectivamente efectúen navegaciones a América y/o al sur del paralelo 6 Norte, comenzando y terminando la percepción del complemento en el meridiano 16 Oeste y/o el paralelo 28 Norte.

En el caso de efectuar viajes consecutivos a las zonas indicadas en el párrafo anterior, devengarán el complemento el período completo de duración de los mismos.

El citado complemento integra y absorbe a las reguladas en los artículos 113 y 114 de la Ordenanza del Trabajo de la Marina Mercante.

Este complemento se percibirá en la cuantía del 20 por 100 del salario profesional diario (salario profesional mensual/30 días) por cada día o fracción que se permanezca dentro de los límites arriba establecidos.

Art. 32. *Seguros voluntarios.*—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 en jornada laboral o fuera de ella, para el personal sujeto a Convenio, con las siguientes indemnizaciones:

Muerte: 3.000.000 de pesetas.

Invalidez absoluta y permanente: 3.500.000 pesetas.

Asimismo se establece un seguro de vida a cargo de la Empresa y a favor de los tripulantes, regulándose el mismo, así como la calificación y graduación de los siniestros, por lo establecido en la póliza vigente.

Los capitales de este seguro serán:

	Muerte - Pesetas	Invalidez absoluta y permanente - Pesetas
Capitanes/Jefes	2.000.000	2.000.000
Oficiales	1.500.000	1.500.000
Maestranza	1.200.000	1.200.000
Subalternos	1.000.000	1.000.000

Art. 33. *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 como compensación las cantidades siguientes:

a) Por pérdida total: 100.000 pesetas.

b) Por pérdida parcial, una cantidad que no será superior a las 100.000 pesetas a juicio del Capitán, miembro del Comité de Empresa e interesado.

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

Art. 34. *Puestos en tierra.*—La Empresa dará trato preferente a los tripulantes fijos de su flota sobre el personal ajeno a ella al objeto de ocupar plazas en tierra. Ello, siempre que los marinos reúnan las condiciones exigidas por la Empresa para ocupar las plazas.

La Empresa comunicará a los miembros del Comité de Empresa la existencia de dichas plazas.

La preferencia en el trato incluye la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

Art. 35. *Permanencia de familiares a bordo.*—Todo el personal de flota puede solicitar de la Empresa directamente o a través del Capitán, ser acompañados por la mujer o hijo mientras se encuentren embarcados.

La Empresa admitirá la solicitud sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse el marco de las normas establecidas para el buque por Sevimar. En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (Garantías, Técnicos, Sobrecargos, etc.) que por necesidades de la Empresa deban embarcar en el buque.

Para efectuar el enrole, el acompañante deberá poseer una póliza de seguro que cubra los riesgos que pueden producirse mientras se encuentre en situación de embarque.

Igualmente acompañará certificado médico actualizado al embarcar.

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

El Capitán, de acuerdo con las circunstancias y sin sobrepasar en ningún caso los límites, establecerá el turno de embarque, en el que siempre dará preferencia, dentro del año, al tripulante que no haya sido acompañado ninguna vez en el mismo periodo. Igualmente, y en el supuesto de que, cubierto el límite, un tripulante solicitara ser acompañado, el familiar que más tiempo lleve embarcado superior a treinta días, cederá su puesto a la nueva petición.

Los tripulantes que carezcan de camarote individual con baño podrán disponer, previa autorización del Capitán y durante la estancia de familiares a bordo, de los camarotes disponibles que cumplan esta condición.

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

Se exigirá un orden según las peticiones de embarque.

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

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

La manutención de los familiares acompañantes correrá a cargo de la Empresa durante el primer mes.

Art. 36. *Correspondencia.*—Los Capitanes deberán exponer en los tablones de anuncios la previsión de viaje, así como las direcciones postales de los Consignatarios o Agentes en los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente o indicar si el buque sale a órdenes.

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

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

Art. 37. *Natalidad.*—Todos los tripulantes fijos al servicio de la Empresa percibirán la cantidad de 15.000 pesetas por nacimiento de cada hijo.

Será requisito formal para el abono indicado la presentación del Libro de Familia o certificado de inscripción en el Registro Civil.

Art. 38. *Cambio de horario de trabajo.*—No se iniciará una maniobra, ni se efectuará ningún trabajo, salvo fuerza mayor para la seguridad del buque o pérdida de marcas o situaciones que en la práctica y a juicio del Capitán se tomen dentro de un apartado como excepcional, durante el horario de comidas. Nunca se dejará de respetar los horarios de comidas. No se considera a estos efectos como término excepcional la provisión del buque, pertrechos y documentación.

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

Los cambios de horario se producirán a criterio del Capitán, previa audiencia de los miembros del Comité de los tripulantes, quienes comunicarán al mismo su aprobación u oposición. En este último supuesto, el Capitán trasladará su decisión al Delegado o miembro del Comité de Empresa por escrito y con expresión de los

argumentos en que basa la misma. En todo caso, el Delegado o miembro del Comité de Empresa podrá recurrir ante el Armador.

Art. 39. *Gratificaciones extraordinarias.*—Las dos gratificaciones extraordinarias de vencimiento periódico superior al mes se abonarán ordinariamente con ocasión de las fiestas de Navidad; antes del día 15 de diciembre, y en el mes de julio, antes del día 15.

Art. 40. *Seguridad e higiene.*—El trabajador, en la prestación de sus servicios a bordo, tendrá derecho a una protección eficaz en materia de seguridad e higiene.

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

En todo caso, formará parte del Comité de Seguridad e Higiene un miembro del Comité de Empresa.

Tanto el Comité de Seguridad e Higiene en los buques en que esté formalmente constituido como los representantes legales de los tripulantes cuando aquél no esté constituido que aprecien una probabilidad seria y grave de accidente por la inobservancia de la legislación aplicable en la materia, requerirán al Armador por escrito, a través del Capitán del buque, para que adopte las medidas oportunas que hagan desaparecer el estado de riesgo; si la petición no fuese atendida en el plazo de cuatro días, se dirigirán a la autoridad competente. Si el riesgo de accidente fuera inminente, la paralización de las actividades podrá ser acordada por la totalidad de los trabajadores del mar.

Tal acuerdo será comunicado de inmediato a la Empresa y a la autoridad laboral, la cual, en veinticuatro horas, anulará o ratificará la paralización acordada.

La Empresa facilitará la comunicación del acuerdo citado a los miembros del Comité y al Sindicato firmante.

La Empresa se compromete a cumplir los acuerdos ratificados por el Estado español con la Organización Internacional de Trabajo sobre Seguridad, Convivencia e Higiene en la mar; asimismo, se comprometen a que estos acuerdos estén a disposición de los tripulantes y miembros del Comité de Empresa a bordo del buque (Convenio o Recomendaciones 133 OIT), una vez que se hubieran publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

Art. 41. *Cambio de horario de salida.*—A la llegada de un buque a puerto, o de su atraque, se procurará comunicar a través de los tablones de la escala y de la oficina del buque, un horario estimativo de salida y destino.

Con cuatro horas de antelación deberá comunicarse a la tripulación por medio de los tablones arriba mencionados, la hora de salida.

Una vez fijada dicha hora será inalterable.

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

La hora de flexibilidad no será abonada en ningún caso.

Art. 42. *Fondeadas.*—Cuando un buque fondee en rada, bahía o ría de las islas Canarias, Galicia o Algeciras, sin que exista riesgo que obligue a la tripulación a permanecer a bordo, la Empresa, y siempre que las condiciones del tiempo y los usos y costumbres del puerto lo admitan, se compromete a facilitar un servicio de lanchas, cuyo horario y frecuencia estará de acuerdo con los cambios de guardias, llegada y salida del buque. Este horario y frecuencia será: 8, 12, 16, 18, 20, 21, 24 horas.

Con el fin de disminuir los costes de este servicio, en los puertos no relacionados anteriormente el Capitán, de acuerdo con los miembros del Comité de Empresa a bordo, o en su ausencia con dos representantes designados por la tripulación, establecerán los servicios de lanchas no necesarios del horario arriba establecido.

Con el fin de disminuir los costes de este servicio, en los puertos no relacionados anteriormente el Capitán, de acuerdo con los miembros del Comité de Empresa a bordo o, en su ausencia, con dos representantes designados por la tripulación, establecerán los servicios de lanchas no necesarios del horario arriba establecido.

Art. 43. *Medios de transporte.*—Los buques que atraquen en zonas lejanas a la ciudad de difícil comunicación y que no tengan transportes regulares y frecuentes, dotarán de transportes adecuados a todos los tripulantes del buque, bien entendido que los tripulantes habrán de adaptarse al horario de los servicios y frecuencias establecidos, adecuados a los horarios de trabajo a bordo, y que son los siguientes: 8, 12, 16, 18, 20, 21 y 24 horas.

Asimismo se establecerá servicio adecuado a la llegada y salida del buque.

Art. 44. *Servicios recreativos y culturales.*—La Empresa dotará a todos sus buques de un aparato de TV, radiocasete y vídeo por cámara, siendo por cuenta de aquélla todos los gastos de mantenimiento.

Las cintas de vídeo que se utilicen serán por cuenta de la Empresa.

Los buques dispondrán de una asignación para 1986 de 1.800 pesetas por tripulante.

Para fijar el número de tripulantes se estará a lo que determine el cuadro indicador establecido para el buque.

La cantidad asignada se empleará en la compra de juegos recreativos y libros para la biblioteca, siendo gratuitos los libros profesionales seleccionados.

Art. 45. *Ropa y servicio de lavandería.*-1. La ropa de trabajo será por cuenta de la Empresa, ateniéndose a lo establecido en las normas de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

2. El lavado de ropa de cama, toallas y servicio de fondo correrá a cargo de la Empresa, así como proveerá a los buques de medios pertinentes para el lavado de los efectos personales de los tripulantes (lavadora, plancha o planchadora y secadora).

Ropa de trabajo a bordo: Todo el personal embarcado dispondrá en perfecto uso de los efectos siguientes:

a) Oficiales de Puente y Radiotelegrafista: Dispondrán de un buzo, un equipo de agua completo, un casco, linternas, guantes y botas de seguridad, según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de lo viejo).

b) Oficiales de Máquinas: Dispondrán de dos buzos, un casco, calzado especial de seguridad, linterna y guantes, según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de lo viejo).

c) Contramaestres y Marineros: Dispondrán de tres buzos o similares, un equipo de agua, un casco, calzado especial de seguridad, linternas y guantes, en cantidades suficientes, según necesidades (ante entrega de lo viejo).

d) Caldereros, Electricistas y Engrasadores: Percibirán los mismos efectos que los de cubierta, excepto ropa de agua, que utilizarán la ya citada comúnmente para el departamento de máquinas.

e) Personal de cocina: Cocineros. Dispondrán de dos chaquetillas blancas, dos pantalones, tres camisetas blancas, seis delantales y zapatos de seguridad.

Camareros. Percibirán dos chaquetillas blancas, dos pantalones y zapatos de seguridad.

Marmítón. Lo mismo que los Cocineros.

f) A los tripulantes que tengan que realizar trabajos en el exterior en buques que naveguen por zonas de temperaturas inferiores a cero grados se les suministrarán chaquetones de abrigo.

Todo el personal embarcado dispondrá de una cartilla donde se refleje la ropa y efectos que reciben. Los efectos transferibles (casco, linterna, chubasquero, etc.) serán entregados al desembarco a sus respectivos Jefes de departamento.

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

La Comisión de Abordo: Delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa de flota, junto con el Oficial en quien delegue el Capitán, determinarán el estado de los mismos.

Art. 46. *Alumnos.*-Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de la ayuda familiar a que tuvieren derecho, durante todo el tiempo que estén embarcados una gratificación de 50.000 pesetas mensuales durante 1987.

Art. 47. *Comisión Negociadora.*-Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio se crea una Comisión Negociadora de hasta cuatro miembros, compuesta por dos miembros elegidos por y entre los componentes del Comité de Empresa y dos miembros por MARPETROL.

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

La Comisión Negociadora utilizará, en su caso, como último recurso el procedimiento arbitral previsto en el Acuerdo Nacional de Empleo (ANE).

Art. 48. *Jubilación.*-Se acuerda la aplicación del Real Decreto-ley 14/1981, sobre jubilación anticipada de los tripulantes en los casos en que éstos lo soliciten.

Art. 49. *Comisión de Seguridad e Higiene.*-Con un criterio de unificación de las normas y los Servicios de Seguridad e Higiene en el Trabajo en los buques de la flota, y buscando la cooperación efectiva de las tripulaciones, las Empresas, bajo la supervisión del Capitán y como continuación de la labor que en esta materia se viene realizando, constituirán una Comisión de Seguridad e Higiene en el Trabajo a bordo de los buques con las atribuciones y competencias que la legislación vigente reconoce a los mismos, al objeto de lograr la mayor participación real de sus dotaciones, así como el mejor cumplimiento de las normas en un área de tanta importancia.

1. Se forma una Comisión de seguridad compuesta, bajo la presidencia y supervisión del Capitán, por:

El Jefe de máquinas.

Los Primeros Oficiales de puente y máquinas.

Un titulado y un no titulado.

Un miembro del Comité de Empresa de flota.

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

2. *Objetivos:*

a) Aunar los esfuerzos de toda la tripulación, para que el buque pueda ser considerado un lugar seguro de trabajo.

b) Evitar los accidentes a bordo.

c) Mejorar las condiciones de seguridad.

d) Recomendar modificaciones y recibir sugerencias encaminadas al logro de una mayor garantía de seguridad, tanto de los tripulantes como del buque.

e) Interesar de las Empresas el que se ponga a disposición de la Comisión de Seguridad e Higiene en cada buque la normativa y circulares vigentes en la materia.

3. *Funciones:*

a) Velar para que a bordo se cumpla con las normas de seguridad vigentes.

b) Promover la observancia de las medidas para la prevención de accidentes.

c) La presentación a las Empresas de sugerencias, propuestas y recomendaciones, para la adopción de cualquier medida de seguridad a bordo.

d) La comprobación y correcto funcionamiento de los aparatos para la prevención y lucha contra incendios y accidentes.

e) Análisis de los accidentes ocurridos a bordo, haciendo las recomendaciones necesarias para evitar la repetición.

f) La vigilancia de la ejecución de los ejercicios de seguridad reglamentarios. Los ejercicios de adiestramiento y práctica a bordo (abandono, contraincendios, emergencias, etc.) se realizarán periódicamente.

g) Proponer la concesión de recompensas al personal que se distinga por su comportamiento o intervención en actos meritorios, así como sanciones a quien incumpla normas e instrucciones sobre seguridad.

h) Proponer a la Empresa la adquisición de los títulos de aquellas publicaciones en materia de seguridad que deban formar parte de la biblioteca del buque.

i) Participar, junto con la Empresa, en la programación de cursos sobre seguridad.

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

Reuniones: La Comisión se reunirá cada mes con carácter obligatorio en sesión ordinaria y con carácter extraordinario cuando así lo estime conveniente el Capitán por propia iniciativa o a petición razonada de un tercio de los miembros de la Comisión.

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

Art. 50. *Real Decreto 2001/1983.*-El artículo 16 de este Convenio, en cuanto a jornada cumple lo dispuesto en el Real Decreto 2001/1983, de 29 de julio, regulador del régimen de jornada y descansos en el trabajo en la mar, de conformidad con lo dispuesto en la disposición final cuarta del Estatuto de los Trabajadores.

Art. 51. *Ordenanza del Trabajo de la Marina Mercante.*-En todo lo que no se haya especialmente acordado en este Convenio se estará a las normas vigentes en la Ordenanza del Trabajo de la Marina Mercante y demás disposiciones legales reglamentarias.

Art. 52. *Actividad sindical.*

Norma 1. El tripulante o tripulantes que resulten elegidos como miembros del Comité de Empresa ejercerán sus funciones sindicales representativas con toda libertad durante el tiempo para el que fueron elegidos, a salvo siempre de sus obligaciones de trabajo.

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

1. Expresar con entera libertad sus opiniones en materias concernientes a la esfera de representación sindical.

2. Reunirse con el resto de la tripulación para deliberar sobre temas de actividad sindical.

3. Promover las acciones a que haya lugar para la defensa de los derechos o del interés sindical de sus representados.

4. Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso o ingerencia que afecte al ejercicio libre de su función.

5. Interrumpir su actividad laboral en el buque cuando las exigencias de su representación sindical impongan una intervención directa e inaplazable para intentar solucionar cualquier problema que afecte a los intereses de los tripulantes, previo aviso al Capitán a través de su Jefe de departamento.

Norma 2. Cada miembro del Comité de Empresa de flota dispondrá de una reserva de hasta cuarenta horas laborales retribuidas mensualmente para el ejercicio de su actividad en los siguientes casos:

1. Asistencia a congresos, asambleas, consejos, coordinadoras, en su caso, y, en general, a cualquier clase de reuniones a que fueran convocados por su Sindicato.

2. Participación en seminarios, cursos o actividades de carácter formativo sindical, promovidos por el Sindicato al que pertenezcan o cuando expresa o personalmente se le convoque.

3. Actos de gestión que deban realizarse por encargo de su Sindicato o por razón de sus obligaciones específicas.

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

Para la utilización de las cuarenta horas y de las de a su cargo, el miembro del Comité de Empresa de flota dará oportuno preaviso al Capitán.

Los miembros del Comité garantizan la no demora del buque por su asistencia a cursillos.

Norma 3. Derechos y funciones de los miembros del Comité de Empresa de flota:

1. Vigilar el estricto cumplimiento de las normas laborales reglamentarias o pactadas, especialmente las relativas a jornada, vacaciones y horas extraordinarias.

2. Integrarse en las Comisiones sobre manutención a bordo y de seguridad e higiene.

3. No ser transbordado contra su voluntad en tanto dure el ejercicio de su cargo sindical.

4. Caso de que una vez finalizadas sus vacaciones existiese la imposibilidad de incorporar a un miembro del Comité a aquel buque en que fue elegido y se previera dicha imposibilidad por un periodo de tiempo superior a quince días, excepcionalmente la Empresa podrá disponer de él para otro buque por un tiempo limitado comprometiéndose a reincorporarlo al buque en el que fue elegido.

5. Convocar la asamblea del buque por propia iniciativa o cuando se lo solicite un tercio de la tripulación.

6. Ser informados por el Capitán de todas las sanciones impuestas por faltas muy graves.

7. Utilizar todos los servicios de impresión, comunicación y oficinas de a bordo para el desarrollo de sus funciones sindicales, si fuera necesario, previa autorización del Capitán, que procurará concederla si no perjudica el normal desarrollo de los servicios y necesidades del buque y dando preferencia a los servicios oficiales.

Aquellas comunicaciones que afecten a ambas partes correrán a cargo de la Empresa, las que sean única y exclusivamente de carácter sindical, correrán a cargo de los tripulantes.

8. Cuando la actuación de los miembros del Comité de Empresa de Flota realizada fuera del Centro de Trabajo, suponga gestión en defensa de los intereses de sus representantes en el buque, y se ejerza ante la Empresa o ante la autoridad laboral, previa citación de ésta, se considerará que se encuentra en situación asimilada a la Comisión de Servicio, percibiendo la totalidad de los devengos que le correspondiera percibir de haber prestado su actividad laboral.

9. Criterio de excepción en los transbordos.

Norma 4. Los tripulantes podrán ejercer su derecho de asamblea, previo aviso al Capitán del buque.

La asamblea no entorpecerá las guardias ni turnos de trabajo, quedando en todo caso a salvo la seguridad del buque y su dotación.

Los miembros del Comité de Empresa de Flota serán los responsables de su normal desarrollo.

Norma 5. Durante la estancia del buque en puerto o aprovechando el servicio de enlace con tierra establecido por el buque, caso de estar fondeado, los representantes de los Sindicatos legalmente constituidos y una vez acreditada su condición ante el Capitán u Oficial de guardia, podrán efectuar visita a bordo a fin de cumplir sus misiones y siempre que ello no obste el cumplimiento de las guardias y turnos de trabajo.

Los visitantes observarán las normas de seguridad establecidas y asimismo, la Empresa no se hará responsable de los accidentes que puedan ocurrirles durante su estancia a bordo y durante la travesía.

Norma 6. Podrán acogerse a excedencia por motivos sindicales aquellos tripulantes que fueran designados para ocupar cualquier cargo de responsabilidad en cualquier Sindicato legalmente establecido.

Esta excedencia se concederá a todo tripulante cualquiera que fuera su antigüedad en la Empresa, por el plazo de duración de su cargo.

El excedente ocupará la misma plaza que desempeñaba anteriormente, computándose el tiempo de excedencia a efectos de antigüedad.

El reintegro deberá solicitarse por el interesado dentro del mes siguiente a su cese en el cargo sindical que ostente.

Norma 7. El Comité de Empresa de Flota es el órgano representativo y colegiado de los trabajadores de la Flota de la Empresa.

Norma 8. El Comité de Empresa de Flota tendrá las siguientes funciones:

1.^a Negociar y vigilar el cumplimiento del presente Convenio.

2.^a Ser informado por la Dirección de la Empresa:

a) Semestralmente, sobre la evolución general del sector económico al que pertenece la Empresa, sobre la evolución de los negocios y la situación de la producción y ventas de la Entidad, sobre su programa de producción y evolución probable del empleo en la Empresa.

b) Actualmente, conocer y tener a su disposición el Balance, la Cuenta de Resultados, la Memoria y, en el caso de que la Empresa revista la forma de Sociedad por acciones o participaciones, de cuantos documentos se den a conocer al Consejo de Administración.

c) Con carácter previo a su ejecución por la Empresa sobre las reestructuraciones de plantilla, venta y puesta en situación de fuera de servicio o cambio de bandera de los buques y sobre los planes de formación profesional de la Empresa.

d) En función de la materia de que se trate:

1. Sobre la implantación o revisión de sistemas de organización del trabajo y cualquiera de sus posibles consecuencias.

2. Sobre la fusión, absorción o modificación del «status» jurídico de la Empresa, cuando ello suponga cualquier incidencia que afecte al volumen de empleo.

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

4. En lo referente a las estadísticas sobre el índice de absentismo y sus causas, los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y sus consecuencias, los índices de siniestralidad, el movimiento de ingresos y ceses, y los ascensos.

3.^a Ejercer una labor de vigilancia sobre las siguientes materias:

a) Cumplimiento de las normas vigentes en materia laboral y de Seguridad Social, así como el respeto de los pactos, condiciones o usos de Empresa en vigor, formulando, en su caso, las acciones legales oportunas ante la Empresa y los Organismos o Tribunales competentes.

b) La calidad de la docencia y de la efectividad de la misma en los Centros de formación y capacitación de la Empresa.

4.^a Participar como reglamentariamente se determine, en la gestión de obras sociales establecidas en la Empresa en beneficio de los trabajadores o de sus familiares.

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

6.^a Los miembros del Comité de Empresa de Flota, y éste en su conjunto, observarán sigilo profesional en todo lo referente a los apartados a) y c) del punto 1 de esta norma, aun después de dejar de pertenecer al Comité de Empresa de Flota y, en especial, en todas aquellas materias sobre las que la Dirección señale expresamente el carácter reservado. Esta obligación de sigilo se extenderá a los expertos que asesoren al Comité.

7.^a Aquellas otras que se asigne en este Convenio.

8.^a Cualquier miembro del Comité podrá convocar asamblea en cualquier buque de la Empresa.

El Comité de Empresa de Flota para el cumplimiento de estas funciones se reunirá con la Dirección General de la Empresa, como mínimo una vez cada cuatro meses. Previamente a cada reunión le deberá ser enviada por la Empresa información sobre los puntos a tratar propuestos por ésta para el mejor ejercicio de estas funciones. El Comité de Empresa de Flota podrá estar asesorado por los expertos que libremente designe.

En todo caso, se tendrá en cuenta, en su caso, lo establecido en la Ley Orgánica de Libertad Sindical.

Art. 53. *Disposición transitoria.*—Lo establecido en los artículos siguientes, que signifique modificación o mejoras sobre anteriores convenios:

- Art. 9.º Expectativa de embarque.
 - Art. 13. Dietas y viajes.
 - Art. 21. Duración del periodo de embarque.
 - Art. 22. Relevos de personal de vacaciones.
 - Art. 23. Vacaciones anticipadas.
 - Art. 25. Reparaciones.
 - Art. 26. Trabajos sucios, penosos y peligrosos.
 - Art. 27. Trabajos especiales.
 - Art. 31. Complemento de navegación.
 - Art. 32. Seguro voluntario,
- se aplicará a partir del

MARPETROL

TABLAS SALARIALES AÑO 1987

«Eloísa y Leticia»: Todas navegaciones

Fecha: Retroactivo enero 1987

Grupo salarial	Categoría	Salario profesional - Pesetas	Plus mando - Pesetas	Total bruto al mes - Pesetas	Total bruto al año - Pesetas
010	Capitán	262.188	50.172	312.360	4.373.040
020	Jefe máquinas	261.145	50.124	311.269	4.357.766
030	Primeros oficiales	201.839	-	201.839	2.825.746
040	Segundos oficiales	178.899	-	178.899	2.504.586
050	Terceros oficiales	165.825	-	165.825	2.321.550
060	Maestranza A): Contra maestre, Bombero, Calderero y Cocinero	117.696	-	117.696	1.647.744
070	Maestranza B): Ayudante de Bombero	111.572	-	111.572	1.562.008
080	Subalternos A): Engrasador, Marinero y Camarero	100.184	-	100.184	1.402.576
090	Subalternos B): Mozo, Marmitón y Limpiador	95.811	-	95.811	1.341.354
100	Alumnos	50.000	-	50.000	700.000

ANTIGUEDAD

Oficiales: 157 pesetas/día = 4.710 pesetas/mes.
Maestranzas: 124 pesetas/día = 3.720 pesetas/mes.
Subalternos: 95 pesetas/día = 2.850 pesetas/mes.

Notas:

- El «salario profesional» integra, absorbe y sustituye a los antiguos conceptos de Salario base, Plus de peligrosidad, Plus de navegación, Plus trópicos y Plus de embarque.
- Se abonarán anualmente dos pagas extraordinarias, una en julio y otra en diciembre, en cuantía de una mensualidad del «Salario profesional».

HORAS EXTRAORDINARIAS

«Eloísa y Leticia»: Todas navegaciones

Fecha: Retroactivo enero 1987

Grupo salarial	Categorías	Valor bruto - Plus/hora extra
030	Primeros oficiales	618
040	Segundos oficiales	535
050	Terceros oficiales	535
060	Maestranzas A): Contra maestre, Bombero, Calderero y Cocinero	415

Grupo salarial	Categorías	Valor bruto - Plus/hora extra
070	Maestranzas B): Ayudante de Bombero	415
080	Subalternos A): Engrasadores, Marineros y Camareros	381
090	Subalternos B): Mozos, Marmitones y Limpiadores	381

VALOR MODULOS GUARDIAS SABADOS TARDE, DOMINGOS Y FESTIVOS

«Eloísa y Leticia»: Todas navegaciones

Fecha: Retroactivo enero 1987

Grupo salarial	Categorías	Valor bruto - Plus/módulo
030	Primeros oficiales	428
040	Segundos oficiales	340
050	Terceros oficiales	260
060	Maestranzas A): Contra maestre, Bombero, Calderero y Cocinero	226
070	Maestranzas B): Ayudante de Bombero	203
080	Subalternos A): Engrasadores, Marineros y Camareros	188
090	Subalternos B): Mozos, Marmitones y Limpiadores	184

861

RESOLUCION de 4 de diciembre de 1987, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Tabacanaria, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Tabacanaria, Sociedad Anónima», que fue suscrito con fecha 15 de octubre de 1987, de una parte por la Dirección de la Empresa, en representación de la misma, y de otra por el Comité Intercentros, 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 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, 4 de diciembre de 1987.—El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO DE «TABACANARIA, SOCIEDAD ANONIMA» 1987-1988

CAPITULO PRIMERO

Normas de Integración del Convenio

Artículo 1.º *Ámbito personal, funcional y territorial del Convenio.*—El presente Convenio Colectivo es aplicable a todos los trabajadores de «Tabacanaria, Sociedad Anónima», con la excep-