

8255 *RESOLUCION de 16 de marzo de 1988, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Marítima de Cementos y Graneles, Sociedad Anónima» (tripulantes de los buques de su flota).*

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Marítima de Cementos y Graneles, Sociedad Anónima» (tripulantes de los buques de su flota), que fue suscrito con fecha 4 de diciembre de 1987, de una parte, por miembros del Comité de Flota, 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, apartado 2.3, 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, 16 de marzo de 1988.—El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «MARITIMA DE CEMENTOS Y GRANELES, SOCIEDAD ANONIMA» (TRIPULANTES DE LOS BUQUES DE SU FLOTA)

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*—El presente Convenio Colectivo tiene ámbito de Empresa y regula las condiciones económicas, sociales y laborales de la Compañía «Marítima de Cementos y Graneles, Sociedad Anónima», y los tripulantes de los buques de su flota.

Será también de aplicación para aquellos tripulantes que presten su servicio en la flota a lo largo de la vigencia del Convenio, cualquiera que sea la modalidad de contratación.

Art. 2.º *Vigencia.*—El presente Convenio Colectivo entrará en vigor el 1 de enero de 1987, con independencia de la fecha de su registro por la Autoridad laboral y su posterior publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Su vigencia será de dos años, con efectos hasta el 31 de diciembre de 1988.

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 este 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 *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 mejorará 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 de Empresa 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 generarán cuestiones que supongan o impliquen, en cualquier medida, versión de lo que se pacte.

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

Art. 6.º *Periodo de prueba.*—1. Toda admisión de personal fijo para las actividades comprendidas en este Convenio se considerará provisional durante un periodo de prueba variable, con arreglo a la labor a que el tripulante se dedique, que no podrá ser superior al que establece la escala siguiente:

- Titulados: Tres meses.
- Maestranza y subalternos: Cuarenta y cinco días.

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

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

2. En el caso de que el periodo de prueba expire en el curso de una travesía, éste se considerará prorrogado hasta que el buque toque puerto europeo, pero la voluntad por parte del Armador de rescindir el contrato de trabajo por no superar el periodo de prueba deberá ser notificada por escrito al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado en el plazo 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 periodo de pruebas por parte del tripulante, los gastos de viaje serán por cuenta del mismo.

4. Concluido a satisfacción de ambas partes el periodo 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.

5. La Empresa, en el supuesto de rescisión del periodo 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 periodo de prueba por voluntad de la Empresa, y con la llegada a puerto, los gastos de viaje y dietas desde el puerto de desembarque hasta el domicilio del trabajador serán por cuenta de la misma.

Asimismo, percibirá una gratificación de viaje equivalente a dos días de salario para gastos de desplazamiento al domicilio.

7. La situación de incapacidad laboral transitoria durante el periodo 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.

Asimismo se entenderá como comisión de servicio el periodo que los Delegados sindicales utilicen para la negociación del Convenio de Empresa y cualquier otra actividad inherente al cargo sindical cuando sea requerido por la Empresa o cualquier Autoridad laboral para solventar cualquier tema en relación con la interpretación de este Convenio.

En comisión de servicio los tripulantes devengarán el salario real que venían disfrutando en su puesto normal de trabajo, así como vacaciones de Convenio.

Si la comisión de servicio se realiza fuera de su domicilio, éste percibirá las dietas estipuladas en este Convenio.

Cuando la comisión de servicio se realice en el domicilio del tripulante, se devengarán vacaciones a razón de treinta días por cada trescientos treinta días en dicha situación.

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

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

Los transbordos podrán ser:

a) Por iniciativa de la Empresa: Por necesidades de organización o de servicio, el transbordo será dispuesto por la Empresa, a cuyo efecto se seguirán los siguientes criterios:

- Orden inverso de antigüedad del personal de cada categoría de la Empresa.
- Realizar un solo transbordo durante el periodo de embarque.
- Si el tripulante transbordado lo fuera a un buque donde las percepciones salariales resultaran inferiores a las que tenía en igualdad de cargo, percibirá por una sola vez por campaña y en concepto de indemnización una cantidad equivalente a la diferencia que resulta entre lo percibido el último mes y lo que corresponde en su nuevo destino.

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, 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 transbordo ocasione al tripulante.

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

En ningún caso se podrá mantener al tripulante en expectativa de embarque por un tiempo superior a treinta días, a partir del cual pasará a la situación de comisión de servicio.

Durante la expectativa de embarque el tripulante percibirá el salario profesional y disfrutará las vacaciones que señala la Ordenanza de Trabajo en Marina Mercante, a razón de treinta días de vacaciones por cada trescientos treinta días en la referida situación o fracción a prorrata.

Art. 10. *Licencias*.—1. Con independencia del período convenido de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencias por los motivos que a continuación se enumeran: De índole familiar, para asistir a cursos o exámenes para la obtención de títulos o nombramientos 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 motivo de índole familiar, los permisos que se solicitan 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 o hijos y la del apartado 5.2 y 5.4, que correrán a cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarque y reembarque a todos los puertos de Europa, mar Mediterráneo, mar Negro y los puertos de África hasta el paralelo de Nouadibou. 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 | Días |
|--|------|
| Matrimonio | 20 |
| Nacimiento de hijos | 15 |
| Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos, incluso políticos, hasta | 10 |
| Muerte cónyuge e hijos, incluso políticos | 15 |
| Muerte 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 y natalidad, que sí se podrá acumular.

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.

El tripulante habrá de justificar dicha licencia con certificado de la matrícula.

5.2 Cursillo 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 Cursillo de perfeccionamiento y capacitación profesional de los tripulantes y adecuados a los tráficos 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 integran a cualquiera de los cursos durante las vacaciones, éstas quedarán interrumpidas. Una vez finalizado el curso seguirá el disfrute de las mismas.

5.4. Cursillo 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.

5.5. 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.

5.6. 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 un año 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.

Si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se concedió la excedencia, no solicitase su reingreso en la Empresa, causará baja definitiva en la misma.

Si 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 corresponde.

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 aquella.

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.

El excedente deberá solicitar su reingreso dentro de los treinta días siguientes al cese en 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 confeccionará, dentro de los tres primeros meses de cada año, el escalafón de su personal fijo, por grupos profesionales ordenados por categorías y dentro de éstas por antigüedades. El escalafón contará con los siguientes datos:

Nombre y apellidos del tripulante.

Fecha de ingreso en la Empresa.

Categoría profesional reconocida y antigüedad en la misma.

Título profesional en su caso.

Dicho escalafón deberá encontrarse actualizado y a disposición directa de los tripulantes de cada buque. Cuando algún tripulante observe errores en el mismo deberá comunicarlo por escrito a la Empresa para su rectificación.

Art. 13. *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 en los siguientes casos:

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

La dieta en territorio nacional vendrá integrada por el conjunto de los siguientes conceptos y valores:

Desayuno: 250 pesetas.
Comida: 2.000 pesetas.
Cena: 1.750 pesetas.
Alojamiento: 4.000 pesetas.

En caso de que, por motivos justificados, hayan de realizarse gastos superiores, 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 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, las clases de lujo y los autocares.

Para los taxis de largo recorrido, se considerará como tal las distancias superiores a 25 kilómetros. En caso de uso de estos medios, su utilización deberá estar justificada por falta de billete de otro tipo, urgencia de embarque, o porque de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante presentará los comprobantes. Si se utilizase vehículo propio se abonará la cantidad de 22 pesetas por kilómetro recorrido. La utilización del coche propio deberá ser previamente autorizada por la Empresa.

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 le entreguen los correspondientes billetes de pasaje.

Los gastos de alojamiento, comida o cena, al desembarcar por accidente o enfermedad abonados por la Seguridad Social (ISM), serán complementados hasta la cuantía que se justifique con los comprobantes presentados a la Empresa y sin exceder en ningún caso el importe de la dieta aquí pactada.

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 el Delegado de los tripulantes, el Mayordomo o Cocinero, un titulado y un no titulado, supervisado por el Capitán. La elección de los miembros se realizará por la tripulación del buque mediante votación de la que se levantará acta y se entregará al Capitán.

En caso de que no haya a bordo del buque un Delegado de los tripulantes, la elección de este miembro de la Comisión se realizará también 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 y realizar inventario de pesos y calidades.

Realizar el inventario de gambuzas al finalizar cada mes para conocer el gasto por tripulante/día.

Vigilar que los frigoríficos y oficios 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: Queso, leche, embutido, galletas, mantequilla, café, azúcar, pan, etc. La comida será adaptada a las necesidades del clima.

Elaboración de las minutas.

Todo el personal que acredite encontrarse a régimen, se le elaborará la comida adecuada a su tratamiento, con cargo a la Empresa. La Comisión vigilará diariamente la relación entre comidas preparadas y tripulantes que efectuarán las comidas, de forma que la cocina conozca con la debida antelación el número de tripulantes que van a efectuarlas.

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 Cocinero 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, bajas por enfermedad, accidente u otras situaciones similares. Tampoco se abonarán con las pagas extraordina-

rias ni las horas extraordinarias, ni con cualquier otro devengo que reconozca la ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante.

Art. 15. Entrepot.—El entrepot normal será adquirido por la Empresa y 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 o persona en quien delegue.

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

Art. 16. Jornada laboral.—La jornada ordinaria de trabajo se computará anualmente y se aplicará de conformidad con la legislación vigente.

La jornada ordinaria semanal será de cuarenta horas, es decir, ocho horas diarias, de lunes a viernes. Las cuatro horas de la mañana del sábado se acumulan a vacaciones.

Las cuatro horas del sábado tarde y las ocho horas de domingos y festivos, se abonan con un plus de 282 pesetas/hora.

En los sábados tarde, domingos y festivos, solamente se podrán efectuar trabajos de guardias de mar, guardias de puerto, trabajos de fonda, emergencia del buque o de la carga, así como para las maniobras de puertos y fondeos, siempre y cuando se realicen dentro de la jornada laboral de cada tripulante.

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

1. Los trabajos 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 y personas en peligro o cuando fueren necesarias o urgentes durante la navegación para la seguridad del buque o personas o el cargamento.

6. En los supuestos de formalidades aduaneras, cuarentena u otras disposiciones sanitarias.

Forfait horas extras: Se establece un forfait de horas extras para cada categoría profesional en la cantidad anual que figura en la tabla anexa y que se abonará en cada una de las 14 pagas, y que se utilizarán para aquellos trabajos especificados en este artículo y cualquier otro de ineludible realización y que no sean los de mantenimiento rutinario que se puedan realizar en la jornada normal.

Art. 18. Vacaciones.—Las vacaciones anuales serán de 123,66 días, disfrutándose en los dos periodos de sesenta y un días cada uno de ellos, con periodos de embarque de ciento diecinueve días.

Cuando por necesidades del servicio fuera preciso el embarque de un tripulante antes de finalizar sus vacaciones, los días no disfrutados se acumularán necesariamente al siguiente periodo de vacaciones, si bien el embarque no se producirá hasta doce días antes del fin del periodo de vacaciones. En cualquier caso, el embarque anticipado no puede realizarse en dos ocasiones consecutivas.

En casos de alta enfermedad o accidente, el tripulante pasará a disfrutar las vacaciones que tenga devengadas, no rigiendo el mínimo periodo de embarque que se indica en el artículo 19.

Se considerará como situación asimilada a embarque a efectos de vacaciones, las siguientes:

Expectativas de embarque fuera del domicilio.

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

Comisión de servicio.

Art. 19. Relevo de personal en vacaciones.—Empresa y tripulaciones están obligadas al estricto cumplimiento del régimen de vacaciones definido en este Convenio, no pudiendo en ningún caso ser compensadas económicamente, admitiendo como límite de flexibilidad el regulado a continuación:

1. Las Empresas podrán efectuar los relevos del personal que haya de disfrutar sus vacaciones en la siguiente forma:

Desde treinta días antes a aquel en que le corresponda el devengo de las mismas (ochenta y nueve días) hasta quince días después de dicho plazo del devengo (ciento treinta y cuatro días).

Si por cualquier circunstancia fuesen desembarcados antes de los ochenta y nueve días, disfrutarán como mínimo la parte proporcional de vacaciones que corresponda a ochenta y nueve días de embarque, salvo que el desembarque se produzca a petición del interesado y éste sea concedido por la Empresa.

Si el período de embarque excediera de ciento treinta y cuatro días, cada día de exceso quedará como día de vacaciones. No obstante, se procederá al desembarque del tripulante a la llegada del buque al primer puerto.

Art. 20. 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 de cotización del tripulante afectado, referido siempre al mes inmediato anterior al de su baja y devengará vacaciones de Convenio durante período de hospitalización.

En caso de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos sin hospitalización, se estará a lo dispuesto por la legislación vigente.

Art. 21. Mercancías tóxicas, explosivas 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 estén 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 la 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 condicionados y debidamente preparados para su transporte, percibirán lo establecido en la Ordenanza.

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 concepto del grado de peligrosidad asignado a la mercancía y del tanto por ciento que el peso de la misma suponga en relación con el «peso muerto» del buque, indicando éste en el Certificado de Arqueo.

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

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

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

Grupo «A»: Mercancías reseñadas como pertenecientes a:

Explosivos: Clase 1. División 1-1. Grupo de compatibilidad A al F.

Infectiosos: Clase 6-2.

Radiactivos: Clase 7. Cuando de materiales radiactivos, explosivos o de «acuerdos especiales» se trate.

Grupo «B»: Explosivos: Clase 1. División 1-1. Grupo de compatibilidad G.

Clase 1. División 1-2.

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

Grupo «C»: Explosivos: Clase 1. División 1-3. Resto de mercancías no incluidas en el grupo «B».

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

Radiactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje y la de la expedición corresponden a todos los países afectados por la expedición.

Grupo «D»: Líquidos inflamables con un 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 requiere 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 «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 números ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.

Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

Grupo «I»: Radiactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda al país de origen y no se requiera notificación ni aprobación de la expedición por las autoridades competentes.

Corrosivos: Clase 8. Cuando en «observaciones» esté 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 del salario profesional

| .. | *** | 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 | - | - | - | - | - | - | - | - |

* Porcentaje mínimo de carga: Peso muerto.
 ** Grupo de peligrosidad.
 *** Sin mínimo.

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

Art. 22. Zonas de guerra.—Cuando un buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, la tripulación tendrá derecho:

a) A no partir en este viaje, siendo el tripulante en este caso transbordado a otro buque. En caso de que no sea posible el transbordo inmediato, el tripulante disfrutará de las vacaciones que le correspondan.

b) Los que accedan voluntariamente a salir de viaje, y mientras éste dure, percibirán una prima especial de 2.106 pesetas diarias.

c) En caso de que, sin previo conocimiento, al partir de viaje el buque se encuentre en zona de guerra efectiva, los tripulantes percibirán el 200 por 100 de aumento en todos sus conceptos salariales fijos durante el tiempo que se hallen en dicha zona.

d) Asimismo, la Empresa, mientras dure la estancia en zona de guerra efectiva, suplementará el seguro de accidente hasta cinco millones de pesetas por invalidez permanente y tres millones de pesetas por muerte.

A los efectos de este artículo se entenderá por zona de guerra efectiva aquella en que la Compañía de seguros con la que contrate la Compañía naviera, requiera una cobertura de «blocking ann

Trapping» y el importe de la sobreprima a abonar supere el 0,20 por 100 del valor asegurado del buque.

Dichos límites que cualifican el concepto de zona de guerra efectiva podrán ser reconsiderados por la Comisión Paritaria del presente Convenio cuando exista constancia expresa de su variación generalizada y se explicará, previo acuerdo de dicha Comisión, desde la fecha de entrada en vigor de la variación.

Art. 23. Permanencia en lugares insalubres y epidémicos.—Se considerarán puertos insalubres o epidémicos aquellos que así hayan sido declarados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) durante el tiempo que haya estado vigente dicha declaración.

Las tripulaciones de los barcos que escalen dichos puertos, antepuertos, bahías o radas o que deben de realizar ascensiones o descensos por ríos declarados insalubres o 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.

Art. 24. 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 permanente en su actuación profesional, con los capitales asegurados siguientes:

Por muerte: 2.000.000 de pesetas.

Por invalidez permanente: 2.500.000 pesetas.

Las Empresas navieras que en la actualidad tuvieren establecidos estos seguros, con medias estimadas iguales o superiores a las anteriores, no quedan obligadas a lo establecido en este artículo.

Art. 25. Pérdida de equipaje.—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: 120.000 pesetas.

b) Por pérdida parcial, una cantidad que no será superior a 120.000 pesetas a juicio del Capitán, una vez oído al Delegado de los tripulantes y al interesado.

En caso de que por parte de la Empresa se abone indemnización de vestuario o se faciliten uniformes y estos artículos hayan sido dañados, en la indemnización se reducirá un 20 por 100.

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

Art. 26. Puestos de trabajo en tierra.—La Empresa dará trabajo 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 Marineros reúnan las condiciones exigidas por la Empresa para ocupar las plazas.

La Empresa comunicará a los Delegados Sindicales la existencia de dichas plazas.

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

Art. 27. Permanencia de familiares a bordo.—Todo el personal de flota puede solicitar de la Empresa directamente a través del Capitán ser acompañado por la mujer o hijo mientras se encuentran embarcados.

La Empresa admitirá la solicitud sin que en ningún caso pueda sobrepasarse al marco de las normas establecidas para el buque por «Sevimar». En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (garantías, técnicos, sobrecargas, 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 puedan producirse mientras se encuentre en situación de embarque.

Igualmente acompañará certificado médico actualizado cada año 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 está 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 cederá su puesto a la nueva petición, y siempre que el peticionante no haya sido acompañado en un plazo no inferior a los seis meses.

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

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 sirva al tripulante al que acompaña. El familiar acompañante viene obligado a cumplir todas las normas de seguridad que rigen en el buque.

La manutención del familiar acompañante correrá a cargo de la Empresa.

Solamente podrá haber cuatro familiares acompañantes a bordo.

Con respecto a los visitantes en puerto, podrán comer a bordo solamente a criterio del Capitán, atendiendo a su número y en función de causar el menor incremento posible en el trabajo del personal de fonda.

Art. 28. Correspondencia.—Los Capitanes deberán exponer en los tablones de anuncios las direcciones postales de los consignatarios o Agentes en los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente o indicar si el buque sale a órdenes.

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

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

Art. 29. Natalidad.—Todos los Tripulantes fijos al servicio de la Empresa, percibirán la cantidad de 11.520 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. 30. Gratificaciones extraordinarias.—Todo el personal percibirá anualmente con carácter obligatorio dos pagas extraordinarias, computadas por todos los conceptos fijos de la tabla salarial anexa.

La paga de julio se devengará durante el primer semestre y la de diciembre en el segundo semestre.

Para el personal que cause alta o baja en la Empresa durante el primer o segundo semestre, percibirá la parte proporcional de la gratificación extraordinaria.

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

Art. 31. Antigüedad.—Se entiende por tal el complemento retributivo personal que percibe el tripulante fijo por cada tres años de servicios prestados ininterrumpidamente a la Empresa, de la cuantía que fija la tabla salarial adjunta, por cada trienio reconocido al servicio de la Empresa.

Art. 32. 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 mareas 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 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 Delegados 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. 33. Seguridad de higiene.—El trabajador, en la presentación 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 el delegado de los Tripulantes o miembro del Comité de Empresa.

Tanto el Comité de Seguridad e Higiene en los buques en que esté formalmente constituido como los representantes legales de los Tripulantes cuando 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

autoridad competente. Si el riesgo de accidente fuera inminente la paralización de las actividades podrá ser acordada por la totalidad de los trabajadores del buque.

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

La Empresa facilitará la comunicación del acuerdo citado al Sindicato firmante.

Las Compañías navieras se comprometen 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 Delegados sindicales a bordo del buque (Convenio o Recomendaciones 133 OIT) una vez que se hubieran publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

Art. 34. *Cambio de horario de salida.*—Con cuatro horas de antelación a la salida estimada del buque, deberá comunicarse a la tripulación por medio de los tablones de anuncios existentes en el buque.

No obstante, habrá un período 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.

A la llegada de un buque a puerto, se procurará comunicar a través del tablón de anuncios del buque, un horario estimativo de salida y destino.

Art. 35. *Pago de salarios y anticipos.*—El pago de salarios se hará precisamente dentro de los cinco días del mes siguiente al que aquéllos correspondan.

El Tripulante tendrá derecho a percibir anticipos a cuenta hasta el límite del 90 por 100 de las cantidades que tenga devengadas.

Art. 36. *Fondeadas.*—Cuando un buque fondee en rada, bahía o ría, sin que exista riesgo que oblique 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 lo establecerá el Capitán, según las circunstancias y de acuerdo con el Delegado de los Tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota, quienes deberán adaptarse a dicho horario.

Se procurará que se adecue el horario y frecuencia del servicio de las lanchas para que puedan trasladarse el mayor número posible de Tripulantes.

Art. 37. *Medios de transporte.*—En aquellos puertos en que los buques atraquen en zonas lejanas a la ciudad, que no tengan transportes regulares y frecuentes, se facilitará transporte apropiado a todos los Tripulantes, cuando la distancia sea de más de tres kilómetros.

Se entiende que existe servicio público siempre que éste tenga una frecuencia mínima de dos horas.

Se procurará que se adecue el horario y frecuencia del servicio de transporte para que puedan trasladarse el mayor número posible de Tripulantes por viaje.

Art. 38. *Servicios recreativos y culturales.*—La Empresa dotará a todos los buques de un aparato de TV, y uno de radiocassette por cámara, siendo por cuenta de aquella todos los gastos de instalación.

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

Los buques dispondrán de una asignación para el año 1988 de 2.500 pesetas por tripulante. Para fijar el número de tripulantes se estará a lo que determine el cuadro indicador establecido para el buque siendo gratuitos los libros profesionales seleccionados por una Comisión nombrada al efecto.

La cantidad asignada se empleará en la compra de juegos recreativos y libros para la biblioteca.

Se recomienda que en la renovación de material se tengan en cuenta las nuevas técnicas, procurando incorporar sistemas de vídeo.

La asignación anual se entregará por el Capitán de cada buque a los miembros del Comité de Flota, o en su defecto, al tripulante designado por los tripulantes para tal fin, haciéndose responsable éste de su destino.

Los gastos de esta asignación deberán ser justificados mediante facturas que serán expuestas en tablón de anuncios del buque.

Art. 39. *Trabajos diferentes a los de su cargo.*—A ningún tripulante se le ordenará la realización de trabajos diferentes a los de su cargo, según figura en el cuadro indicador, salvo los casos de fuerza mayor, cuando peligre la seguridad de los tripulantes, del buque o de su carga.

En todo caso se estará a lo dispuesto en el artículo 23 del Estatuto del Trabajador.

Art. 40. *Ropa de trabajo.*—La ropa de trabajo será por cuenta de la Empresa, ateniéndose a lo establecido en las Normas de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

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

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

c) *Contraestre y Marinero:* 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) *Caldereta, Electricista y Engrasador:* Dispondrán de los mismos efectos que los de cubierta, excepto ropas de agua que utilizarán la ya comúnmente para el Departamento de Máquinas.

e) *Personal de cocina:* Dispondrán los cocineros de dos chaquetillas blancas, dos pantalones, tres camisetitas blancas, seis delantales.

Dispondrán los camareros de dos chaquetillas blancas y dos pantalones.

Marmítón dispondrá de lo mismo que los cocineros.

Existirán a bordo, siempre que se navegue, ocho chaquetones de abrigo para su uso por el personal que lo necesite.

Art. 41. *Textos legales a bordo.*—En los buques estará a disposición de todos los tripulantes las disposiciones que regulen las relaciones laborales y sindicales de las partes, debiendo al menos estar incluidos los siguientes textos en cada una de las cámaras:

OTMM y Régimen Especial de la Seguridad Social para los trabajadores de la mar.

Convenio Colectivo de Empresa.

Estatuto de los Trabajadores.

Normas para primeros auxilios.

Art. 42. *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 la caja de cadenas.

Limpieza, picado o pintado del interior del tanque 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 chorreado.

Limpieza de tanques de aceite o combustible.

Trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga en buques petroleros. Cuando estos trabajos deban realizarse navegando, se considerarán sucios, penosos o peligrosos.

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

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

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

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

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

Trabajos bajo 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 de la galería de barrido.

Limpieza del interior de conductos de humo, calderas y calderetas.

Trabajos en el interior de tanques de aceite y/o combustible.

Trabajos en el interior de conductos de humo o calderas.

Trabajos en el mar ocasionados por averías del propulsor principal.

Limpieza de sentinas corridas de bodegas.

Trabajos en cuadros eléctricos de alta tensión.

Pintado a pistola en recintos cerrados.

Encalichado o cementado en recintos cerrados.

Trabajos en interiores por debajo de -5° o por encima de $+45^{\circ}$. Considerando la cámara de máquinas como exterior.

Las bodegas frigoríficas serán consideradas como exterior.

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

Estiba de cadenas en cajas de cadenas, cuando se haya de permanecer en el interior de la misma.

Recepciones, fiestas oficiales en las que el servicio y la preparación estén a cargo del personal de Fonda.

Limpieza de bodegas y tanques altos laterales.

- Quando exista premura.
- Fuera de la jornada de trabajo.
- Quando la carga que se hubiese transportado lo convierta en trabajo especialmente sucio, penoso o peligroso y, en especial, en

el caso de líquidos en depósito o sustancias en polvo, piedra o grano en sacos, cuando hubiere habido pérdidas.

Estos trabajos tendrán la consideración económica siguiente:

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

2. Los trabajos especiales de limpieza de bodega tendrán la siguiente consideración económica de 375 pesetas/hora y por cada uno de los puntos a), b), c), se abonarán 375 pesetas, pero en ningún caso en total podrá exceder de 883 pesetas hora/hombre trabajada.

3. El resto se abonarán como horas extras las que se realicen dentro de la jornada de trabajo y como horas extras dobles las que se realicen fuera de la misma.

| | Hasta 1.000 TRB | 1.001 a 3.000 TRB | 3.001 a 6.000 TRB | 6.001 a 12.000 TRB | 12.001 a 20.000 TRB | 20.001 a 35.000 TRB | Más de 35.000 TRB |
|--|--------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|----------------------|
| Limpieza total de la caja de cadenas | 16.675 | 18.958 | 20.845 | 25.014 | 29.185 | 35.439 | 43.778 |
| Limpieza total del interior de «cofferdams» | 12.507 | 14.590 | 16.674 | 20.845 | 25.014 | 31.269 | 39.608 |
| Limpieza completa del interior de tanques de lastre y/o agua dulce | 12.422 | 18.761 | 20.805 | 25.014 | 29.181 | 35.440 | 43.780 |
| Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas | 2.080 * | 2.288 * | 2.496 * | 2.707 * | 2.918 * | 3.124 * | 3.333 * |
| Limpieza completa de cárter del motor principal | 2.080 * | 4.168 * | 6.253 * | 6.253 * | 6.253 * | 6.253 * | 6.253 * |
| Limpieza de interior de la galería de barridos | 3.334 * | 3.751 * | 4.161 * | 4.375 * | 4.585 * | 5.000 * | 5.419 * |
| Limpieza completa de conductos de humo, calderas y calderetas | 50.034 | 54.202 | 58.374 | 62.542 | 66.712 | 72.967 | 83.390 |
| Picado y pintado total del interior de: Cajas de cadenas, «cofferdams», tanques de lastre, tanques de agua dulce con escalichado | 33.356 | 35.439 | 37.524 | 41.695 | 45.864 | 52.118 | 60.459 |
| Limpieza bajo planchas de toda la sentina de máquinas | 25.017 | 31.269 | 39.608 | 52.118 | 66.711 | 83.391 | 104.239 |
| Limpieza de tanques de aceite o combustible | 12.507 | 14.593 | 16.677 | 20.847 | 25.015 | 31.269 | 39.611 |
| Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite | 18.761 | 20.846 | 23.005 | 27.101 | 31.271 | 35.439 | 45.861 |
| Picado y pintado de toda la sentina de máquinas | 45.864 | 58.372 | 70.881 | 83.390 | 95.900 | 108.405 | 125.085 |

* Estas cantidades son por persona.

Art. 43. *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.

El tratamiento económico de estos trabajos se pactará libremente a un tanto alzado entre el armador o su representante y las tripulaciones.

En los casos en que, de acuerdo con el párrafo segundo, su realización no revista el carácter de voluntariedad, se mantendrá el tratamiento económico pactado entre tripulación y Empresa, incrementado con el porcentaje del artículo 24, de cada Empresa.

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 de bodega, siempre que sea necesario el empleo de elementos o medios tradicionales de trincaje (cabos, lazos, cuernos, mordazas, zapatas, angulares, grilletes, etc.).

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

La determinación de los buques que reúnan estas condiciones se hará por la Comisión Paritaria.

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

c) Carga, descarga, estiba y desestiba de mercancías que precisen en su manipulación, incluidos vehículos a motor, en régimen de equipaje y correo.

d) El transporte y embarque de víveres para el consumo de la dotación o pasaje será realizado por la dotación del buque. 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 laboral y, en su defecto, abonados como horas extraordinarias.

En la tabla salarial adjunta se ha cuantificado económicamente el importe de estos trabajos.

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

| | Pesetas |
|--|---------|
| Limpieza bajo planchas y pintado de toda la sentina de máquinas | 57.396 |
| Limpieza de tanques de aceite o combustible | 22.656 |
| Limpieza completa del interior tanques lastre o agua dulce | 27.187 |
| Limpieza completa del cárter del M. P. (P. P.) | 6.042 |
| Limpieza completa de las galerías de barrido (P. P.) | 4.984 |
| Desmontaje y montaje de culata, inyectores y válvula de arranque | 18.125 |
| Desmontaje y montaje de culata y pistón | 30.208 |
| Desmontaje y montaje de culata, pistón y cojinetes de cruceta | 38.673 |
| Desmontaje y montaje de culata, pistón, cruceta y biela | 52.864 |
| Desmontaje y montaje de cojinetes de bancada | 21.145 |
| Desmontaje y montaje de bomba de inyección y tubería | 8.278 |
| Desmontaje y montaje de accionadores de válvulas de escape y bomba | 4.730 |
| Desmontaje y montaje de turbosoplantes | 33.229 |
| Desmontaje y montaje de bombas | 10.573 |
| Desmontaje y montaje de enfriadores del M. P. | 12.083 |
| Desmontaje y montaje de camisa del cilindro | 9.460 |
| Desmontaje y montaje de chaqueta de cilindro | 4.730 |

Para la elaboración del pan se abonarán en el «García Lorca» 18.000 pesetas/mes y en el «M. Jacinto Verdaguera» 12.000 pesetas/mes, en este último barco durante las estancias en puerto se comprará el pan en el exterior. Asimismo, en el «M. Jacinto Verdaguera» se abonarán 12.000 pesetas por los trabajos de fonda que se realicen atendiendo al comedor de maestranza y subalternos. Los trabajos antes especificados serán realizados preferentemente por aquellas personas que los venían haciendo.

En el buque «García Lorca» y por el concepto de lavado de ropa se abonará mensualmente la cantidad de 15.415 pesetas a cada uno de los dos camareros que realizan esta función.

| | Pesetas |
|--|---------|
| Limpieza bajo planchas y pintado de toda la sentina de máquinas | 68.875 |
| Limpieza de tanques de aceite o combustible | 26.054 |
| Limpieza completa del interior tanques lastre o agua dulce | 29.905 |
| Limpieza completa del cárter del M. P. (P. P.) | 6.042 |
| Limpieza completa de las galerías de barrido (P. P.) | 4.984 |
| Desmontaje y montaje de culata, inyectores y válvula de arranque | 19.031 |
| Desmontaje y montaje de culata y pistón | 31.718 |
| Desmontaje y montaje de culata, pistón y cojinetes de cruceta | 40.606 |
| Desmontaje y montaje de culata, pistón, cruceta y biela | 55.507 |
| Desmontaje y montaje de cojinetes de bancada | 22.202 |
| Desmontaje y montaje de bomba de inyección y tubería | 8.278 |
| Desmontaje y montaje de accionadores de válvulas de escape y bomba | 4.730 |
| Desmontaje y montaje de turbosoplantes M. P. | 41.536 |
| Desmontaje y montaje de bombas | 10.373 |
| Desmontaje y montaje de enfriadores del M. P. | 12.083 |
| Desmontaje y montaje de camisa del cilindro | 10.406 |
| Desmontaje y montaje de chaqueta de cilindro | 5.203 |

Art. 44. *Servicio militar*.-1. Reserva de puesto: El personal fijo de la Empresa tendrá derecho a que se le reserve su puesto de trabajo durante el tiempo que dure su servicio militar activo, debiendo el tripulante ponerse a disposición del naviero o armador, antes de transcurrir dos meses, a contar desde la fecha de su licenciamiento, ya que de no se así se entenderán extinguidas las relaciones jurídico laborales.

2. Reembarque: El reembarque del licenciado se llevará a cabo tan pronto como sea posible, sin que tenga derecho el peticionario a percibir retribución alguna durante el periodo de tiempo que transcurra desde la petición de reingreso hasta el embarque, siempre que éste se efectúe dentro del plazo de veinte días naturales en el caso de navegación de primera zona, o de dos meses en el caso de segunda y tercera zona, pudiendo ocupar al transcurrir estos plazos una de las vacantes que en su categoría se produzcan en cualquier buque de la Empresa.

Una vez que el tripulante se reincorpore a su puesto de trabajo, el armador queda facultado para prescindir de los servicios del que interinamente lo viene desempeñando.

3. Gastos y dietas: Será obligación de la Empresa el abono de los gastos de desembarque que puedan ocasionarse con motivo de la incorporación a filas de los individuos de la dotación de un buque que sean llamados para realizar el servicio militar obligatorio.

4. Cómputo de antigüedad: El tiempo de presentación del servicio militar obligatorio y voluntario por el tiempo mínimo de duración de éste que se prestará para anticipar el cumplimiento de los deberes militares, se computará a los efectos de antigüedad y aumentos económicos por años de servicio en la Empresa, como si se realizase trabajo activo.

Art. 45. *Incremento salarial*.-Para el año 1988 se fija un incremento salarial del 4,5 por 100 sobre todos los conceptos retributivos.

Art. 46. *Cláusula de revisión salarial*.-En el caso de que la tasa media anual del Índice de Precios al Consumo (IPC) superase el 4,5 por 100 a 31 de diciembre de 1988, se efectuará una revisión salarial tan pronto se constate oficialmente dicha circunstancia.

El exceso sobre la indicada cifra se abonará con efectos al 1 de enero de 1988, tomando como referencia para aplicar tal incremento las tablas salariales utilizadas para pactar el incremento del año 1988.

Art. 47. *Servicio a la Empresa*.-Se entiende por «servicio a la Empresa», a efectos de vacaciones:

1. Situación de enrolamiento.
2. Hospitalización por accidente de trabajo o enfermedad profesional fuera del municipio de su domicilio.
3. Comisión de servicio.

En todas las demás circunstancias se devengarán las vacaciones reguladas por la Ordenanza,

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. *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:

Jefe de Máquinas.
Primeros Oficiales de Puente y Máquinas.
Un Titulado y un no Titulado.
Delegado de los tripulantes o
Miembro del Comité de Empresa de la Flota.

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

2. Objetivos.

- a) Aunar los esfuerzos de toda la tripulación para que el buque pueda ser considerado un lugar seguro de trabajo.
- b) Evitar los accidentes a bordo.
- c) Mejorar las condiciones de seguridad.
- d) Recomendar modificaciones y recibir sugerencias encaminadas al logro de una mayor garantía de seguridad, tanto de los tripulantes como del buque.
- e) Interesar de 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 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, contra incendios, emergencias, etc.) se realizarán periódicamente.
- g) Proponer la concesión de recompensas al personal que se distinga por su comportamiento o intervención en actos meritorios, así como sanciones a quien incumpla normas e instrucciones sobre seguridad.
- h) Proponer a la Empresa la adquisición de los títulos de aquellas publicaciones en materia de seguridad que deban formar parte de la biblioteca del buque.
- i) Participar, junto con la Empresa, en la programación de cursos sobre seguridad.

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

Reuniones: La Comisión se reunirá cada mes con carácter obligatorio en sesión ordinaria y con carácter extraordinario, cuando así lo encuentre conveniente el Capitán por propia iniciativa o a petición razonada de los dos tercios 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.

Segunda. *Actividad sindical*.-Norma 1. El Tripulante o Tripulantes que resulten elegidos como representantes delegados ejercerán sus funciones sindicales representativas con toda libertad durante el tiempo para el que fueran 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 que haya lugar para la defensa de los derechos o del interés sindical de sus representantes.
4. Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso o injerencia que afecte al ejercicio libre de su función.
5. Interrumpir su actividad laboral en el buque cuando las exigencias de su representación sindical impongan una intervención directa o inaplazable para intentar solucionar cualquier problema que afecte a los intereses de los Tripulantes, previo aviso al Capitán, a través de su Jefe de Departamento.

Norma 2. El Delegado de los Tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota dispondrá de una reserva de hasta cuarenta horas laborales retribuidas mensuales para el ejercicio de su actividad en los siguientes casos:

1. Asistencia a Congresos, Asambleas, Consejos, Coordinadoras, en su caso, y, en general, a cualquier clase de reuniones a que fueran convocados por su Sindicato.
2. Participación en seminarios, cursos o actividades de carácter formativo sindical, promovidos por el Sindicato al que pertenezcan o cuando expresa o personalmente se le convoque.
3. Actos de gestión que deben 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 las de su cargo, el Delegado de los Tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota darán oportuno preaviso al Capitán.

Los Delegados garantizan la no demora del buque por sus asistencia a cursillos.

Norma 3. Derechos y funciones del Delegado de los Tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota.

1. Vigilar el estricto cumplimiento de las normas 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 Delegado de los Tripulantes a aquel en que fue elegido y se previera dicha imposibilidad por un período 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 del que es Delegado a la primera oportunidad.
5. Convocar la Asamblea del buque por propia iniciativa o cuando se lo solicite un tercio de la tripulación.
6. Ser 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 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 del Delegado de los Tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota realizada fuera del Centro de trabajo suponga gestión en defensa de los intereses de sus representados en el buque, y se ejerza ante la Empresa o ante la autoridad laboral previa citación de ésta, se considerará que se encuentra en situación asimilada a la Comisión de Servicio, percibiendo la totalidad de los devengos que le correspondiera percibir de haber prestado su actividad laboral.

9. Criterio de excepción en los 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.

El Delegado de los Tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota serán los responsables de su normal desarrollo.

Norma 5. Durante la estancia del buque en puerto o aprovechando el servicio de enlace con tierra establecido por el buque caso de estar fondeado, los representantes de los Sindicatos

legalmente constituidos y una vez acreditada su condición ante el Capitán u Oficial de guardia podrán efectuar visita a bordo a fin de cumplir sus 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 fueren designados para ocupar cualquier cargo de responsabilidad en cualquier Sindicato legalmente establecido.

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

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

El reingreso 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.

Se constituirá en aquellas Empresas cuyo censo de puestos de trabajo, independientemente del número de buques, sea superior a 50 tripulantes.

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

1. Negociar y vigilar el cumplimiento de este Convenio.
2. Ser informado por la Dirección de la Empresa:
 - a) Semestralmente, sobre la evolución general del sector económico al que pertenece la Empresa, sobre la evolución de los negocios y la situación de la producción y 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 el volumen de empleo.
 3. El empresario facilitará al Comité de Empresa de Flota el modelo o modelos de contrato de embarque que normalmente 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. Ejercer una labor de vigilancia sobre las siguientes materias:
 - a) Cumplimiento de las normas vigentes en materia laboral y de Seguridad Social, así como el respeto de los pactos, condiciones o usos de Empresa en vigor, formulando, en su caso, las acciones legales oportunas ante la Empresa y los Organismos o Tribunales competentes.
 - b) La calidad de la docencia y de la efectividad de la misma en los Centros de formación y capacitación de la Empresa.
 4. Participar como reglamentariamente se determine, en la gestión de obras sociales establecidas en la Empresa en beneficio de los trabajadores o sus familias.
 5. Colaborar con la Dirección de la Empresa para conseguir el cumplimiento de cuantas medidas acordadas por ambas partes procuren el mantenimiento y el incremento de la productividad de la Empresa.
 6. Los miembros del Comité de Empresa de Flota, y éste en su conjunto, observarán sigilo profesional en todo lo referente a los apartados a) y c) del punto 1 de esta norma, aún después de dejar de pertenecer al Comité de Empresa de Flota y en especial en todas aquellas materias sobre las que la Dirección señale expresamente el carácter reservado. Esta obligación de sigilo se extenderá a los expertos que asesoren al Comité.
 7. Aquellas otras que se asignen en este Convenio.
 8. Cualquier miembro del Comité podrá convocar Asamblea en cualquier buque de la Empresa.

El Comité de la 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 aquellas Empresas en las que no haya posibilidad de constituir Comité de Empresa de Flota, las facultades y funciones atribuidas a este órgano representativo las ejercerá el colectivo de Delegados de los Tripulantes de la misma.

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

DISPOSICION FINAL

Aplicación de la ordenanza.-En todo lo no previsto en este Convenio, seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes en cada momento en cada una de las Empresas, remitiéndose para lo no establecido en las mismas, a la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante (OTMM), así como al conjunto de disposiciones legales vigentes, que configuran las relaciones laborales del país.

TABLA SALARIAL AÑO 1988
LISTADO DEL FICHERO DE CATEGORIAS

| Reg. | Cat. | Descripción | Sueldo | Conc. 23 | Conc. 24 | Conc. 25 | Conc. 26 | Antigüedad | Sueldo mensual | Pagas extras | Sueldo anual |
|--------------------------------|------|----------------------|---------|----------|----------|----------|----------|------------|----------------|--------------|--------------|
| B) M. Jacinto Verdaguer | | | | | | | | | | | |
| 03 | 51 | Capitán | 84.794 | 21.200 | 27.253 | | 131.735 | 4.239 | 264.982 | 2 | 3.709.748 |
| 03 | 52 | Jefe de Máquinas | 80.556 | 20.140 | 25.437 | | 131.735 | 4.027 | 257.868 | 2 | 3.610.152 |
| 03 | 53 | Jefe de Máquinas | 80.556 | 20.140 | | | 131.735 | 4.027 | 232.431 | 2 | 3.254.034 |
| 03 | 54 | Primer Oficial Cub. | 75.710 | 18.170 | | 65.111 | 60.568 | 3.786 | 219.559 | 2 | 3.073.826 |
| 03 | 55 | Primer Oficial Máq. | 75.710 | 18.170 | | 65.111 | 60.568 | 3.786 | 219.559 | 2 | 3.073.826 |
| 03 | 56 | Segundo Oficial Cub. | 68.136 | 13.626 | | 52.998 | 43.002 | 3.375 | 177.762 | 2 | 2.488.668 |
| 03 | 57 | Segundo Oficial Máq. | 68.136 | 13.626 | | 52.998 | 43.002 | 3.375 | 177.762 | 2 | 2.488.668 |
| 03 | 58 | Tercer Oficial Cub. | 65.038 | 10.526 | | 49.900 | 39.901 | 3.252 | 165.365 | 2 | 2.315.110 |
| 03 | 59 | Tercer Oficial Máq. | 65.038 | 10.526 | | 49.900 | 39.901 | 3.252 | 165.365 | 2 | 2.315.110 |
| 03 | 60 | Radiotelegrafista | 68.136 | 13.534 | | 52.998 | 43.002 | 3.406 | 177.670 | 2 | 2.487.380 |
| 03 | 61 | Contraestre | 56.025 | 10.599 | | 43.910 | 30.282 | 2.801 | 140.816 | 2 | 1.971.424 |
| 03 | 62 | Caldereteo | 56.025 | 10.599 | | 43.910 | 30.282 | 2.801 | 140.816 | 2 | 1.971.424 |
| 03 | 63 | Capitán | 208.068 | | | | | | 208.068 | 2 | 2.912.952 |
| 03 | 64 | Electricista | 56.025 | 10.599 | | 43.910 | 30.282 | 2.801 | 140.816 | 2 | 1.971.424 |
| 03 | 65 | Cocinero | 56.025 | 10.599 | | 43.910 | 30.282 | 2.801 | 140.816 | 2 | 1.971.424 |
| 03 | 69 | Marinero | 48.455 | 9.083 | | 37.855 | 21.953 | 2.422 | 117.346 | 2 | 1.642.844 |
| 03 | 70 | Engrasador | 48.455 | 9.083 | | 37.855 | 21.953 | 2.422 | 117.346 | 2 | 1.642.844 |
| 03 | 72 | Camarero | 48.455 | 9.083 | | 37.855 | 21.953 | 2.422 | 117.346 | 2 | 1.642.844 |
| 03 | 73 | Mozo | 46.240 | 6.870 | | 35.642 | 19.742 | 2.311 | 108.494 | 2 | 1.518.916 |
| 03 | 74 | Marmitón | 46.240 | 6.870 | | 35.642 | 19.742 | 2.311 | 108.494 | 2 | 1.518.916 |
| 03 | 75 | Alumno Máquina | 45.903 | | | | | | 45.903 | 0 | 550.836 |
| 03 | 76 | Alumno Cubierta | 45.903 | | | | | | 45.903 | 0 | 550.836 |
| 03 | 78 | Limpiador | 46.240 | 6.870 | | 35.642 | 19.817 | 2.311 | 108.569 | 2 | 1.519.966 |
| 03 | 81 | Radiotelegr. Primer | 75.710 | 18.170 | | 65.111 | 60.568 | 3.786 | 219.559 | 2 | 3.073.826 |
| B) García Lorca | | | | | | | | | | | |
| 02 | 51 | Capitán | 91.579 | 22.896 | 29.432 | | 142.275 | 4.579 | 286.182 | 2 | 4.006.548 |
| 02 | 52 | Jefe de Máquinas | 86.999 | 21.750 | 27.473 | | 142.275 | 4.350 | 278.497 | 2 | 3.898.958 |
| 02 | 53 | Jefe de Máquinas | 86.999 | 21.750 | | | 142.275 | 4.350 | 251.024 | 2 | 3.514.336 |
| 02 | 54 | Primer Oficial Cub. | 81.769 | 19.623 | | 70.319 | 65.414 | 4.088 | 237.125 | 2 | 3.319.750 |
| 02 | 55 | Primer Oficial Máq. | 81.769 | 19.623 | | 70.319 | 65.414 | 4.088 | 237.125 | 2 | 3.319.750 |
| 02 | 56 | Segundo Oficial Cub. | 73.590 | 14.718 | | 57.237 | 46.439 | 3.679 | 191.984 | 2 | 2.687.776 |
| 02 | 57 | Segundo Oficial Máq. | 73.590 | 14.718 | | 57.237 | 46.439 | 3.679 | 191.984 | 2 | 2.687.776 |
| 02 | 58 | Tercer Oficial Cub. | 70.240 | 11.368 | | 53.891 | 43.094 | 3.512 | 178.593 | 2 | 2.500.302 |
| 02 | 59 | Tercer Oficial Máq. | 70.240 | 11.368 | | 53.891 | 43.094 | 3.512 | 178.593 | 2 | 2.500.302 |
| 02 | 60 | Radiotelegrafista | 73.590 | 14.616 | | 57.237 | 46.439 | 3.679 | 191.882 | 2 | 2.686.348 |
| 02 | 61 | Contraestre | 60.507 | 11.448 | | 47.424 | 32.704 | 3.025 | 152.083 | 2 | 2.129.162 |
| 02 | 62 | Caldereteo | 60.507 | 11.448 | | 47.424 | 32.704 | 3.025 | 152.083 | 2 | 2.129.162 |
| 02 | 64 | Electricista | 60.507 | 11.448 | | 47.424 | 32.704 | 3.025 | 152.083 | 2 | 2.129.162 |
| 02 | 65 | Cocinero | 60.507 | 11.448 | | 47.424 | 32.704 | 3.025 | 152.083 | 2 | 2.129.162 |
| 02 | 69 | Marinero | 52.330 | 9.809 | | 40.884 | 23.713 | 2.616 | 126.736 | 2 | 1.774.304 |
| 02 | 70 | Engrasador | 52.330 | 9.809 | | 40.884 | 23.713 | 2.616 | 126.736 | 2 | 1.774.304 |
| 02 | 72 | Camarero | 52.330 | 9.809 | | 40.884 | 23.713 | 2.616 | 126.736 | 2 | 1.774.304 |
| 02 | 73 | Mozo | 49.938 | 7.418 | | 38.493 | 21.322 | 2.496 | 117.171 | 2 | 1.640.394 |
| 02 | 74 | Marmitón | 49.938 | 7.418 | | 38.493 | 21.322 | 2.496 | 117.171 | 2 | 1.640.394 |
| 02 | 75 | Alumno Máquina | 45.903 | | | | | | 45.903 | 0 | 550.836 |
| 02 | 76 | Alumno Cubierta | 45.903 | | | | | | 45.903 | 0 | 550.836 |
| 02 | 78 | Limpiador | 49.938 | 7.418 | | 38.493 | 21.322 | 2.496 | 117.171 | 2 | 1.640.394 |
| 02 | 81 | Radiotelegr. Primer | 81.769 | 19.623 | | 70.319 | 65.414 | 4.088 | 237.125 | 2 | 3.319.750 |