

Desglose de la dieta:

	Dieta de 7.370 pesetas	Dieta de 6.340 pesetas	Dieta de 4.405 pesetas	Dieta de 3.340 pesetas
Alojamiento y desayuno	3.180	2.480	1.585	1.560
Comida	2.095	1.930	1.410	890
Cena	2.095	1.930	1.410	890
Total	7.370	6.340	4.405	3.340

ANEXO 4

Promociones automáticas

Año 1988

- Auxiliar Administrativo de segunda a Auxiliar Administrativo de primera.
- Auxiliar Administrativo de primera a Oficial Administrativo de segunda.
- Oficial Administrativo de segunda a Oficial Administrativo de primera.
- Auxiliar Laboratorio «B» a Auxiliar Laboratorio «A».
- Calcador a Delineante «B».

24550 RESOLUCION de 6 de octubre de 1988, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa: «Sociedad Naviera Box Marine, Sociedad Anónima», y su personal de flota.

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Sociedad Naviera Box Marine, Sociedad Anónima», y su personal de flota, que fue suscrito con fecha 20 de julio de 1988, de una parte, por miembros del Comité de Empresa 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, 6 de octubre de 1988.-El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «SOCIEDAD NAVIERA BOX MARINE, SOCIEDAD ANONIMA», Y SU PERSONAL DE FLOTA

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*-El presente Convenio es de aplicación a la Empresa «Sociedad Naviera Box Marine, Sociedad Anónima», y a su personal de flota.

Art. 2.º *Vigencia.*-El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1988, con independencia de la fecha de publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Su vigencia será de un año, con efectos hasta el 31 de diciembre de 1988, y se prorrogará por periodos anuales sucesivos si con tres meses de antelación al menos de su vencimiento inicial o prorrogado no se hubiere denunciado por alguna de las partes contratantes.

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

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 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 específico 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 del 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, revisión de lo que se pacte.

Las diferencias o discrepancias que pudieran surgir de la aplicación automática de este Convenio serán sometidas a la 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:

- a) Titulados: Tres meses.
- b) 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 caso de que el periodo 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 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 prueba 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 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 desembarco hasta el domicilio del trabajador serán por cuenta de la misma.

Asimismo, el tripulante recibirá el sueldo hasta el día de llegada a su domicilio, inclusive.

7. La situación de incapacidad laboral transitoria, durante el periodo de prueba, no 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 venían disfrutando en su último puesto de trabajo.

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 y además de las vacaciones señaladas, tendrá derecho a cuatro días laborables de estancia en su domicilio, por cada tres meses, sin computar como tales los viajes, y siendo de cuenta del empresario los gastos de viaje.

Si la Comisión de Servicio se realizara fuera del domicilio del tripulante, éste percibirá las dietas estipuladas en este Convenio.

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:

1. Orden inverso de antigüedad del personal de cada categoría de la Empresa.
2. No haber sido transbordado más de una vez en el periodo de embarque.

b) Por iniciativa del tripulante:

Cuando por causas justificadas el tripulante así lo solicite y la Empresa pueda proporcionárselo.

En ningún caso podrá ser transbordado un tripulante con más de setenta días de embarque, contra su voluntad.

Art. 9.º *Expectativas 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 Empresas».

En ningún caso se podrá mantener al Tripulante por un tiempo superior a treinta días, pasando a partir de ese 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 se corresponda.

Art. 10. *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 nombramientos superiores o 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 de 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 del apartado 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:

Matrimonio: Veinte días.

Nacimiento hijos: Quince días.

Enfermedad grave padres y hermanos, incluso políticos, hasta: Diez días.

Enfermedad grave de cónyuge e hijos: Quince días.

Muerte cónyuge e hijos, incluso políticos: Quince días.

Muerte padre y hermanos, incluso políticos: Doce días.

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 concederlos 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 algunos 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.

5.6 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.

Para solicitar la licencia anteriormente descrita en el 5.6, se requerirán las mismas condiciones que para las excedencias.

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 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 de categoría inferior, dentro de su especialidad, percibiendo 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 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.

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:

Desayuno: 250 pesetas.
Comida: 1.500 pesetas.
Cena: 1.250 pesetas.
Alojamiento: 3.000 pesetas.

En caso de que por motivos justificados hayan de realizar 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 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, 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 de los propios gastos. El tripulante presentará los comprobantes.

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

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

En caso de usar coche particular se abonarán 20 pesetas por kilómetro de recorrido.

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.

En puerto, siempre que se sea factible, se comprará comida fresca. Se establece un período de tiempo total para tiempo de café de quince minutos por la mañana y otros quince minutos por la tarde.

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 al criterio del cocinero y la Compañía correrá con los gastos.

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

Se establece una cantidad diaria de 350 pesetas correspondientes al familiar acompañante.

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 abonará con las pagas extraordinarias ni las horas extraordinarias ni con cualquier otro devengo que reconozca la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante.

Art. 15. Entrepot.—El entrepot será adquirido por la Empresa y descontado en la columna correspondiente de la nómina o pagado directamente por el tripulante.

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 ordinaria.—La jornada ordinaria de trabajo en la Marina Mercante será de 1.826,27 horas de trabajo efectivo en cómputo anual. La jornada ordinaria será de ocho horas durante el período de embarque.

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 a 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 cargamento.

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

La naturaleza de las horas extraordinarias en la Marina Mercante tiene carácter especial, dado que las mismas se producen por contingencias necesarias en la navegación, imprevisibles 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.

La consideración del buque como Centro de trabajo de la tripulación en el régimen especial de la Marina Mercante hace que la compensación retributiva de las horas extraordinarias tenga una naturaleza específica de cálculo de su valor.

Se establece una cantidad por Forfait de H.E. que incluye todos los trabajos a excepción de los reseñados en el artículo 24.

Art. 17 bis. Fiestas anuales.—Las fiestas anuales serán las publicadas en el «Boletín Oficial del Estado» más 16 de julio y 9 de noviembre (Virgen del Carmen y Almudena).

Art. 18. Vacaciones y descansos.—Las vacaciones y descansos de este Convenio tienen el carácter de totales por estos conceptos, sin que puedan producirse compensaciones de esta índole, por ningún motivo.

El régimen general de vacaciones y descansos será:

De 121,26 días (coeficiente 0,5) para todos los buques, independientemente del tipo y tráfico.

Todo personal que lo solicite se le abonarán las vacaciones por anticipado.

Art. 19. Servicio a la Empresa.—Se entiende por «Servicio a la Empresa».

1. Situación de enrolamiento.

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

En todas las demás circunstancias, se devengarán las vacaciones a razón de treinta días por año.

Art. 20. Duración del período de embarque.—El período máximo de embarque será de cuatro meses, manteniendo la flexibilidad del artículo 21 de este Convenio.

Es requisito indispensable, la comunicación previa al tripulante con, al menos, cinco días de antelación a la fecha de disfrute o de retraso de las vacaciones.

Art. 21. Relevo de personal de vacaciones.—Empresa y tripulación 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. La Empresa podrá efectuar los relevos del personal que haya de disfrutar sus vacaciones en la siguiente forma:

Desde treinta días antes a aquél en que le corresponda el devengo de las mismas (tercer mes) hasta treinta días después de dicho plazo del devengo (quinto mes).

2. Asimismo, la Empresa podrá proceder al embarque de sus tripulantes antes de la fecha término de sus vacaciones, quedando los días no disfrutados a favor del tripulante para su disfrute, acumulándose necesariamente al siguiente período de vacaciones en la siguiente forma:

Con quince días de antelación al fin del período de vacaciones.

Art. 22. Vacaciones anticipadas.—La Empresa podrá conceder vacaciones anticipadas, por cinco días, con cargo al período siguiente, a las tripulaciones que hayan finalizado su período vacacional.

Art. 23. Incremento salarial.—Los trabajadores afectados por el presente Convenio tendrán un incremento salarial consistente en el 5 por 100 sobre los conceptos retributivos abonados en el año 1987.

Art. 24. Especiales y peligrosos.—Se consideran trabajos especiales y peligrosos los que a continuación se detallan. Estos trabajos tienen la remuneración que se detalla y son de obligatorio cumplimiento:

Recepciones o fiestas: 15.000 pesetas.
Subida a palos (superior a 1,5 metros): 2.000 pesetas.
Sacar y meter tren alternativo: 110.000 pesetas.
Trincaje y destrincaje total: 60.000 pesetas.
Trincaje y destrincaje que dure menos o igual a una hora: 15.000 pesetas.
Limpieza y baldeo de bodegas (con y sin prernura y a cualquier hora): 45.000 pesetas.

Strapping o «Empanada» (hacerla y deshacerla): 240.000 pesetas.
 Limpieza total de la caja de cadenas: 20.988 pesetas.
 Limpieza total del interior de cofferdams: 16.789 pesetas.
 Limpieza completa del interior de tanques de lastre y/o agua dulce: 20.948 pesetas.
 Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas (pp): 2.514 pesetas.
 Limpieza completa de cárter del motor ppal (pp): 6.296 pesetas.
 Limpieza de interior de la galería de barridos (pp): 4.190 pesetas.
 Limpieza completa de conductos de humo, calderas y calderetas: 58.774 pesetas.
 Picado y pintado total del interior de: Caja de cadenas, cofferdams, tanques de lastre, tanques de agua dulce con encalchado: 37.782 pesetas.
 Limpieza bajo planchas de toda la sentina de máquinas: 39.880 pesetas.
 Limpieza de tanques de aceite o combustible: 16.972 pesetas.
 Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite: 23.164 pesetas.
 Picado y pintado de toda la sentina de máquinas: 71.367 pesetas.

Las remuneraciones de los trabajos arriba mencionados son precios totales.
 (pp) significa por persona que realice el trabajo e inspección de dicho trabajo.

Art. 25. 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. En caso de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos sin hospitalización, se estará a lo dispuesto por la legislación vigente.

Art. 26. Mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas.—Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías conceptuadas como peligrosas, conforme a lo indicado en el presente artículo, tendrán derecho a percibir una remuneración en función del incremento del riesgo a que 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 acondicionados 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 función del grado de peligrosidad asignado a la mercancía y del tanto por 100 que el peso de la misma suponga en relación con el peso muerto del buque, indicado éste en el certificado de arqueo.

En el caso de diferentes mercancías asignadas todas al mismo grupo, se sumarán sus pesos a los efectos 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 las mercancías 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. Infecciosos: Clase 6-2. Radiactivos: Clase 7. Cuando de materiales radiactivos explosivos o de acuerdos especiales se trate.

Grupo B:

Explosivos: Clase 1. División 1-1. Grupo de compatibilidad G. Clase 1. División 1-2. Clase 1. División 1-3. Grupos de compatibilidad A, B, C y n-0019.

Grupo C:

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

Gases inflamables o tóxicos: Clase 2 n-ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067, 1076 y el gas de agua. Radiactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje y la de la expedición corresponde a todos los países afectados por la expedición.

Grupo D:

Líquidos inflamables con punto bajo de inflamación: Clase 3-1. Radiactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda a los países de origen, destino y tránsito y se requiera notificación previa a todos los países afectados.

Grupo E:

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

Grupo F:

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

Gases inflamables: Clase 2, cuando sean inflamables.

Clase 3-2, mercancías no tóxicas.

Grupo G:

Clase 2, cuando sean tóxicas no inflamables.

Inflamables: Clase 3-3.

Tóxicos: Clase 6-1.

Grupo H:

Sólidos inflamables espontáneamente: Clase 4-2, excepto 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.

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

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

* Sin mínimo.

• = mismo cargo y peso muerto.

→ Grupo peligrosidad

Art. 27. 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 en transbordo inmediato, el tripulante disfrutará de las vacaciones que le correspondan.

b) Los que accedan voluntariamente a salir de viaje, y mientras éste dure, recibirán una prima especial de 2.116 pesetas diarias.

c) 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 and Trappings» y el importe de la sobrepima a abonar supere el 0,2 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 aplicará previo acuerdo de dicha Comisión, desde la fecha de entrada en vigor de la variación.

Art. 28. *Permanencia en lugares insalubres y epidémicos.*—Se considerarán puertos insalubres o epidémicos aquellos que así hayan sido declarados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) durante el tiempo en que haya estado vigente dicha declaración.

Las tripulaciones de los barcos que escalen dichos puertos, antepuertos, bahías o radas, o que deban de realizar ascensiones o descensos por ríos de lugares declarados insalubres y epidémicos, además de la adopción de todos los medios preventivos precisos en orden a garantizar la sanidad a bordo, percibirán como compensación a la permanencia en dichos lugares durante la estancia un incremento del 50 por 100 sobre el salario profesional más trienios.

No obstante, de acuerdo con las informaciones recibidas a través de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otras fuentes oficiales, el Delegado dará por escrito al Capitán un informe de valoración de esta situación.

Art. 29. *Seguro de Accidentes.*—Aparte del Seguro Obligatorio de Accidentes, y como complemento del mismo, la Empresa establece a su cargo, y a favor de los tripulantes, un seguro de accidentes, cubriendo los riesgos de muerte e invalidez absoluta en su actuación profesional, con los capitales asegurados siguientes:

Por muerte: 2.500.000 pesetas.

Por invalidez absoluta: 3.000.000 de pesetas.

Art. 30. *Pérdida de equipajes 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: 125.000 pesetas.

b) Por pérdida parcial, una cantidad que no será superior a las 125.000 pesetas a juicio del Capitán, una vez oído al Delegado de los tripulantes y al interesado.

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

Art. 31. *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 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. 32. *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 cada año al embarcar.

No podrán ser enroladas mujeres en estado de gestación, hijos menores de cinco años en viajes superiores a cinco 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 período. Igualmente, y en el supuesto de que, cubierto el límite, un tripulante solicitara ser acompañado, el familiar que más tiempo lleve embarcado cederá su puesto a la nueva petición, y siempre que el peticionario no haya sido acompañado en un plazo no inferior a 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 el 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.

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

Art. 33. *Correspondencia.*—Los Capitanes deberán exponer en los tableros 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 francoeo al consignatario, o enviadas por cualquier otro medio más eficaz.

Art. 34. *Natalidad.*—Todos los tripulantes fijos al servicio de la Empresa percibirán la cantidad de 12.000 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. 35. *Gratificaciones extraordinarias.*—Las dos gratificaciones extraordinarias de vencimiento periódico superior al mes se abonarán ordinariamente con ocasión de las fiestas de Navidad, antes del 15 de diciembre, y en el mes de junio.

Art. 36. *Cambio de horario de trabajo.*—No se iniciará una manobra, 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 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 períodos 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 miembro del Comité de Empresa por escrito y con expresión de los argumentos en que se basa la misma. En todo caso, el miembro del Comité de Empresa podrá recurrir ante el Armador.

Art. 37. *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 el 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 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 a los Sindicatos.

La Compañía naviera 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 Delegados sindicales a bordo del buque (Convenio o Recomendaciones 133 OIT), una vez que se hubieran publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

Art. 38. *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 tableros de anuncios existentes en el buque.

No obstante, habrá un período de flexibilidad de una hora en la demora de la salida, a partir de la 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. 39. Fondeadas.—Cuando un buque fondee en rada, bahía o ría, 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 lo establecerá el Capitán según las circunstancias y de acuerdo con el 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. 40. Medio de transporte.—Los buques que atraquen en zonas lejanas a la ciudad y de difícil comunicación, y que no tengan transportes regulares y frecuentes, dotarán de transportes apropiados a todos los tripulantes del buque, bien entendido que los tripulantes habrán de adaptarse al horario de los servicios y frecuencias que se hubieran establecido.

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

Se informará al Capitán de los medios de transporte disponibles para, previo acuerdo, solucionar el problema.

Art. 41. Servicios recreativos y culturales.—La Empresa dotará a todos sus buques de un aparato de TV y uno de radiocasete por cámara, siendo por cuenta de aquélla todos los gastos de instalación.

En los buques de navegación de altura se dispondrá de cine o vídeo. Los buques contarán con una asignación para el año 1988 de 12.000 pesetas mensuales.

Art. 42. 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 fonda 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 y secadora).

3. El cambio de ropa se efectuará de la siguiente manera:

- En sitios de calor, el cambio será semanalmente.
- En el resto de lugares será cada diez días.
- La colcha se lavará cada dos meses. Las mantas, cada campaña o al efectuar el relevo.

Ropa de trabajo a bordo:

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

- Oficiales de Puente y Radiotelegrafistas.—Dispondrán de un buzo, un equipo de agua completo, un casco, linternas y guantes, según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de lo viejo).
- 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).
- Contraalmirantes 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).
- 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.
- Personal de Cocina.—El Cocinero dispondrá de dos chaquetillas blancas, dos pantalones, tres camisetas blancas, seis delantales. Los Camareros percibirán dos chaquetillas blancas, dos pantalones.
- 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 a bordo: El miembro del Comité de Empresa de Flota, junto con el Jefe de Departamento determinará el estado de los mismos.

El buque dispondrá de ropa de trabajo para frío y trópico.

Art. 43. Alumnos.—Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, con independencia de la ayuda familiar a que tuvieren derecho, durante todo el tiempo que estén embarcados, una gratificación de 46.200 pesetas mensuales durante 1986.

Art. 44. Empresas en pérdida o déficit.—La Empresa se reserva el derecho de acogerse al artículo 25, «Empresas en pérdida o déficit», del VI Convenio General de la Marina Mercante, bajo las condiciones especificadas en dicho artículo, siempre que lo estime oportuno.

Comisión Paritaria.—Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio se crea una Comisión Paritaria de hasta seis miembros, compuesta por tres miembros del Comité de Empresa y tres miembros por «Sociedad Naviera Box Marine, Sociedad Anónima».

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

Comisión de Estudios.—Se constituye una Comisión de Estudios que estará compuesta por seis miembros, tres representantes de «Sociedad Naviera Box Marine, Sociedad Anónima», y otros tres del Comité de Empresa, para análisis y tratamiento de los siguientes temas:

- Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.
- Bolsas de embarque.
- Definiciones salariales.
- Trabajo en máquinas.
- Aquellos otros que las partes firmantes del Convenio consideren de interés.

Una vez se alcance acuerdo sobre estos temas, se incorporarán al Convenio como cláusulas adicionales.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. Jubilación.—«Sociedad Naviera Box Marine, Sociedad Anónima», y Comité de Empresa acuerdan la aplicación del Real Decreto-ley 14/1981, sobre jubilación anticipada de los tripulantes en los casos en que éstos lo soliciten.

Segunda. 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, la Empresa, 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.
- 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 Engrasador, un Marinero, un Mecánico o el Cocinero.

2. Objetivos:

- Aunar los esfuerzos de toda la tripulación, para que el buque pueda ser considerado un lugar seguro de trabajo.
- Evitar los accidentes a bordo.
- Mejorar las condiciones de seguridad.
- Recomendar modificaciones y recibir sugerencias encaminadas al logro de una mayor garantía de seguridad, tanto de los tripulantes como del buque.
- Interesar de la Empresa el que se ponga a disposición de la Comisión de Seguridad e Higiene en cada buque la normativa y circulares vigentes en la materia.

3. Funciones:

- Velar que a bordo se cumpla con las normas de seguridad vigentes.
- Promover la observancia de las medidas para la prevención de accidentes.
- La presentación a la Empresa de sugerencias, propuestas y recomendaciones, para la adopción de cualquier medida de seguridad a bordo.
- La comprobación y correcto funcionamiento de los aparatos para la prevención y lucha contra incendios y accidentes.
- Análisis de los accidentes ocurridos a bordo, haciendo las recomendaciones necesarias para evitar la repetición.

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

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

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

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

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

Reuniones.—La Comisión se reunirá cada mes con carácter obligatorio en sesión ordinaria y con carácter extraordinario cuando así lo estime conveniente el Capitán por propia iniciativa 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.

Tercera. 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 a que hayan 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. 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 informativo 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 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 su asistencia a cursillos.

Las horas podrán ser acumuladas para un solo miembro del Comité (según artículo 68 del Estatuto de los Trabajadores).

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

Caso de que una vez finalizadas sus vacaciones existiese la imposibilidad de incorporar a un miembro del Comité al buque en que fue elegido (buque al que pertenecía cuando fueron hechas las elecciones) y se previera dicha imposibilidad por un período superior a quince días, la Empresa podrá embarcarlo en cualquier otro barco de la Empresa y transbordarlo en la primera oportunidad.

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

6. 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.

7. Cuando la actuación del 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.

8. 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 o 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 cargo 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. Esta Empresa, con más de 50 trabajadores, tiene constituido Comité de Empresa a tenor del artículo 63, apartado 1, del Estatuto de los Trabajadores.

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

1. Negociar y vigilar el cumplimiento del Convenio en la Empresa.

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 de 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. Ejercer una labor de vigilancia sobre las siguientes materias:
- 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.
 - 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 de sus familiares.
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, 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. Aquellas otras que se asignen en este Convenio.
8. Cualquier miembro del Comité de Empresa 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.

Cuarta.-En orden a lo dispuesto en el artículo 26.5 del Estatuto de los Trabajadores, se señala que el incremento salarial establecido en el artículo 23 de este Convenio es porcentual sobre los salarios de esta Empresa.

Quinta.-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 descanso en el trabajo en la mar, de conformidad con lo dispuesto en la disposición final cuarta del Estatuto de los Trabajadores.

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.

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

24551 *RESOLUCION de 6 de junio de 1988, de la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, por la que se modifica la de 18 de abril de 1988, que homologa hornos convencionales-microondas marca «Balay», y variantes fabricadas por «Balay, Sociedad Anónima».*

Vista la solicitud presentada por la Empresa «Balay, Sociedad Anónima», en la que solicita la modificación de la Resolución de fecha 18 de abril de 1988, por la que se homologan hornos convencionales microondas marca «Balay» y variantes, siendo el modelo base marca «Balay», modelo Bahm-1030:

Resultando que la modificación que se pretende consiste en incluir nuevas marcas y modelos, cuyas características, especificaciones y parámetros no suponen variación con respecto al tipo homologado:

Vistos los Reales Decretos 2584/1981, de 18 de septiembre; 734/1985, de 20 de febrero, y 2236/1985, de 5 de junio.

Esta Dirección General ha resuelto:

Modificar la Resolución de 18 de abril de 1988, por la que se homologan hornos convencionales de la marca «Balay», y variantes, siendo el modelo base marca «Balay», modelo Bahm-1030 918, con la contraseña de homologación CEH-0110, en el sentido de incluir en dicha homologación las marcas y modelos cuyas características son las siguientes:

Características comunes a todas las marcas y modelos

Primera. Descripción: Tensión. Unidades: V.
Segunda. Descripción: Potencia. Unidades: W.
Tercera. Descripción: Elementos calefactores eléctricos. Unidades: Número.

Valor de las características para cada marca y modelo

Marca «Balay», modelo Bahm 103.

Características:

Primera: 220.
Segunda: 1200.
Tercera: 1.

Marca «Lynx», modelo Lyhm 103.

Características:

Primera: 220.
Segunda: 1200.
Tercera: 1.

Marca «Solac», modelo 969.

Características:

Primera: 200.
Segunda: 1200.
Tercera: 1.

Marca «Safel», modelo HM 50027-IG.

Características:

Primera: 200.
Segunda: 1200.
Tercera: 1.

Madrid, 6 de junio de 1988.-El Director general, José Fernando Sánchez-Junco Mans.

24552 *RESOLUCION de 6 de junio de 1988, de la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, por la que se modifica la de 18 de abril de 1988 que homologa placa de cocción, marca «Balay» y variantes, fabricadas por «Balay, Sociedad Anónima».*

Vista la solicitud presentada por la Empresa «Balay, Sociedad Anónima», en la que solicita la modificación de la Resolución de fecha 18 de abril de 1988 por la que se homologan placas de cocción, marca «Balay» y variantes, siendo el modelo base marca «Balay», modelo E-1523;

Resultando que la modificación que se pretende consiste en incluir nuevos elementos calefactores eléctricos como componentes alternativos de dicho aparato, permaneciendo invariables las características, especificaciones y parámetros del tipo homologado:

Resultando que el Laboratorio CTC «Servicios Electromecánicos, Sociedad Anónima», mediante dictamen técnico con claves 2093-M-IE/2, 3, 4 y 5, considera correctos los ensayos con los nuevos componentes.

Vistos los Reales Decretos 2584/1981, de 18 de septiembre; 734/1985, de 20 de febrero, y 2236/1985, de 5 de junio.

Esta Dirección General ha resuelto:

Modificar la Resolución de 18 de abril de 1988 por la que se homologan placas de cocción de la marca «Balay», y variantes, siendo el modelo base marca «Balay», modelo E-1523, con la contraseña de homologación CEH-0118, en el sentido de incluir en dicha homologación las placas eléctricas, marca «Ireca», modelos P-1417205000 para 1.000 W., modelos P-1517203200 y P-2417205200, para 1.500 W., y P-2517208400 para 2.000 W., como componentes alternativos de dichos aparatos.

Madrid, 6 de junio de 1988.-El Director general, José Fernando Sánchez-Junco Mans.

24553 *RESOLUCION de 6 de junio de 1988, de la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, por la que se modifica la de 25 de enero de 1983 que homologa encimera, marca «Balay» y variantes, fabricadas por «Balay, Sociedad Anónima».*

Vista la solicitud presentada por la Empresa «Balay, Sociedad Anónima», en la que solicita la modificación de la Resolución de fecha 25 de enero de 1983 por la que se homologan encimeras, marca «Balay» y variantes, siendo el modelo base marca «Balay», modelo E-1123;