

56

RESOLUCION de 14 de diciembre de 1988, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo para la Empresa «Navicar, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Navicar, Sociedad Anónima», que fue suscrito con fecha 25 de marzo de 1988, de una parte por miembros del Comité de Empresa y Delegados de Personal 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, 14 de diciembre de 1988.—El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO PARA LA EMPRESA «NAVICAR, SOCIEDAD ANONIMA»

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

Art. 2.º *Vigencia del presente Convenio.*—El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1987, salvo en aquellos artículos en los que se especifiquen otras fechas.

La vigencia del presente Convenio se extenderá hasta el 31 de diciembre de 1988 y quedará prorrogado por períodos anuales sucesivos si no se hubiera denunciado por alguna de las partes contratantes, durante los tres últimos meses anteriores a su vencimiento.

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, desechándose 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 partes 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 fueren, 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 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 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 comunicándolo 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 el 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 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 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 entiende por Comisión de Servicio, la misión profesional a realizar por cualquier tripulante por orden de la Empresa en cualquier lugar.

Se considerarán las situaciones siguientes:

- Preparación y discusión de Convenios.
- Transbordo a petición de la Empresa.
- En cualquier otro caso por deseo expreso de la misma.

Durante el tiempo que el tripulante esté en esta situación, devengará el salario embarcado, y las vacaciones de situación de embarcado, y si está fuera de su domicilio, percibirá las dietas estipuladas en este Convenio.

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 en la Empresa.
- No haber sido transbordado más de una vez en el periodo de embarque.
- Si el tripulante transbordado lo fuera a un buque donde las percepciones salariales resultaran inferiores a las que tenía en condiciones homogéneas de trabajo, percibirá por una sola vez por campaña y en concepto de indemnización, una cantidad equivalente a la diferencia que resulte entre lo percibido el último mes y lo que corresponda en su nuevo destino.

b) Por iniciativa del tripulante: Cuando por razones de ubicación de su domicilio y 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 considerará expectativa de embarque, la situación del tripulante que se halla en su domicilio, procedente de una situación diferente a la de embarque o comisión de servicio, disponible y a órdenes de la Empresa. La expectativa de embarque durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio para entrar en situación de «Servicio de Empresa».

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

Durante la expectativa de embarque, el tripulante percibirá el salario profesional, devengando las vacaciones de la Ordenanza.

Art. 10. *Licencias.*—1. Con independencia del periodo 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 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 los medios más directos de desplazamiento y dentro de los límites geográficos contemplados en el apartado 3. Todo ello sin

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

3. Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias, correrán por cuenta del permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y la de los apartados 5.2) y 5.4), que correrán a cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho a 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 indole familiar: Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

	Días
Matrimonio	20
Nacimiento de hijos	15
Enfermedad grave de padres y hermanos, incluso politicos, hasta	10
Enfermedad grave de cónyuge e hijos	15
Muerte de cónyuge e hijos, incluso politicos	15
Muerte de padres y hermanos, incluso politicos	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 de 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 a 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 periodo 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 al 0,5 por 100 como unidad.

Se concederá por solicitudes de los tripulantes.

5.5 Cursillos por necesidad de la Empresa: Cuando alguno de los cursos de los apartados anteriores se realice por necesidad de la Empresa, el tripulante se hallará en situación de Comisión de Servicio todo el tiempo que duren los cursillos.

5.6 Licencias para asuntos propios: Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora por un periodo de hasta seis meses, que podrán concederse por la Naviera 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. Voluntaria: Podrá solicitarla todo tripulante que cuente, al menos, con dos años de antigüedad en la Empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los treinta días siguientes a la fecha de presentación.

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

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

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 aquella.

2. Excedencia forzosa: Dará lugar a la situación de excedencia forzosa, cualquiera de las causas siguientes: Nombramiento por 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 originan en el desplazamiento y permanencia fuera del domicilio o del buque de enrolamiento.

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

Comida: 1.510 pesetas.

Cena: 1.236 pesetas.

Alojamiento: 3.158 pesetas.

En el 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 reembolso.

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

Se percibirán las dietas en los siguientes casos:

1.º Expectativa de embarque fuera de su domicilio.

2.º Comisión de Servicio.

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

La Empresa abonará los gastos de viajes, 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 considerarán como tal, las distancias superiores a 25 kilómetros. En caso de uso de estos medios de utilización, deberá estar justificado por falta de billetes de otro tipo, urgencia de embarque o porque de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante presentará los comprobantes.

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

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

Art. 14. Manutención.—La Empresa aportará la cantidad necesaria para la alimentación a bordo para que ésta siempre sea 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.

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 gambuza al finalizar cada mes para conocer gasto por tripulante/día.

Vigilar que los frigoríficos y oficios a disposición de los tripulantes contenga un surtido de alimentos básicos, así como durante la noche los frigoríficos tendrán que tener artículos de primera necesidad, tales como leche, queso, embutido, galletas, mantequilla, café, azúcar, pan, etc.

La comida será adaptada a las necesidades del clima:

Elaboración de las minutas.

Todo 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, baja por enfermedad, accidente u otras situaciones similares. Tampoco se abonará con las pagas extraordinarias ni las horas extraordinarias ni como cualquier otro devengo que reconozca la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

Art. 15. *Entrepot.*—El entrepot normal será adquirido por la Empresa y descontado en la columna correspondiente de la nómina 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 incluirá dentro del entrepot: Licores, cervezas, vinos de marca, tabaco y otros artículos que puedan suponer una ventaja económica.

Art. 16. *Jornada laboral.*—La jornada de trabajo efectivo se computará anualmente y se aplica de acuerdo con el Real Decreto 2001/1983, que regula la jornada de trabajo en el mar, estableciéndose en una jornada semanal de cuarenta horas.

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

Las cuatro horas de la jornada del sábado tarde y las ocho horas de domingo y festivos se abonan para todo el personal mensualmente, según consta en el anexo adjunto sobre materia salarial (plus de prolongación de jornada).

Por recomendación de las partes firmantes del Acuerdo 1987 para Marina Mercante, en función de las posibilidades del tráfico, la Empresa flexibilizará la programación de los trabajados que correspondan a sábados tarde, domingos y festivos con el objeto de mejorar o incrementar el disfrute del tiempo libre de los tripulantes.

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 navegación lo exijan para llevar a buen fin el viaje iniciado por el buque, y en puerto cuando la programada salida del buque lo requiera.

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

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

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

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

Forfait horas extras: Se acuerda que para cubrir las necesidades de los trabajos en los buques por departamentos, la creación de un Forfait o,

tanto alzado, cuyo valor mensual viene especificado en las tablas salariales, en el bien entendido que, de sobrepasarse el cómputo mensual estipulado, se abonará el exceso del precio de la hora extra estipulado en las anteriormente citadas tablas salariales.

Art. 18. *Periodos de embarque y vacaciones.*—Se acuerda seguir manteniendo el mismo periodo de embarque y vacaciones consistente en:

Periodo de embarque de noventa días que devengarán cuarenta y cinco días de vacaciones. Se establece una flexibilidad de quince días hasta un tope máximo de embarque de ciento cinco días.

La tripulación colaborará en los relevos dentro de sus posibilidades, embarcando si es preciso después de haber disfrutado treinta y nueve días de vacaciones (a opción del tripulante), acumulándose los días no disfrutados al siguiente periodo de vacaciones. En ningún caso se repetirá esta posibilidad más de una vez cada dos campañas al año.

Finalizadas las vacaciones, el límite de expectativa de embarque será de quince días, transcurridos los cuales, el tripulante pasará a situación de embarcado a los efectos de percepción de salarios y contabilizándose esos días como días navegados dentro de la campaña que se inicie.

Art. 19. *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 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 dure éste percibirán una prima especial de 2.149 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 5.000.000 de pesetas por invalidez permanente y 3.000.000 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 Trapping» y el importe de la sobreprima 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. 20. *Permanencia en lugares insalubres y epidémicos.*—Se considerarán puertos insalubres o epidémicos aquellos que así que 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. 21. *Mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas.*—Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías, conceptuadas como peligrosas conforme a lo indicado en el presente artículo, tendrán derecho a percibir una remuneración en función del incremento del riesgo a que están expuestos y conforme se establece en este mismo artículo. Todo ello sin perjuicio de las medidas de seguridad a tomar durante la carga, transporte y descarga de dichas mercancías, conforme a las disposiciones legales al respecto, y a las consideraciones de la IMCO, según tabla adjunta:

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

B) En los buques que circunstancialmente transporten las materias indicadas, en concepto de carga, se abonarán durante el tiempo que dure el transporte las remuneraciones abajo indicadas, en función del grado de peligrosidad asignado a la mercancía y del tanto por ciento que el peso de la misma suponga en relación con el «peso muerto» del buque 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 cálculo del porcentaje de remuneración. En el caso de mercancías asignadas a diferentes Grupos, se sumarán los productos de los pesos de cada mercancía por el número

asignado al Grupo que corresponda y, se dividirá el total entre el total de peso de dichas mercancías, siendo el coeficiente el que marque el Grupo a que debe asignarse al conjunto de estas mercancías.

Si considerando las mercancías por separado, la remuneración fuera superior, se estará a estos últimos.

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

Grupo «A»: Mercancías reseñadas como pertenecientes a:

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

Infecciosos: Clase 6-2.

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

Grupo «B»:

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

Clase 1. División 1-2.

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

Grupo «C»:

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

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

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

Grupo «D»: Líquidos inflamables con punto bajo de inflamación:

Clase 3-1.

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

Grupo «E»: Explosivos: Clase 1. División 1-4:

Líquidos inflamables con punto medio de inflamación.

Clase 3-2, cuando sean además mercancías tóxicas.

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

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

Grupo «G»: Clase 2, cuando sean tóxicas no inflamables:

Inflamables: Clase 303.

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» está anotado que provocan graves quemaduras y desprenden gases muy tóxicos.

Grupo «K»: Sólidos inflamables en presencia de humedad:

Clase 4-3.

Corrosivos: Clase 8, cuando en «observaciones» esté anotado que «produzcan» graves quemaduras o que «desprendan gases muy tóxicos».

Cálculo de remuneración (en tanto por ciento) Salario profesional

Grupo peligrosidad	Porcentaje mínimo carga: Peso muerto										
	Sin número	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90
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	-	-	-

Grupo peligrosidad	Porcentaje mínimo carga: Peso muerto										
	Sin número	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90
H	-	-	-	20	-	-	-	-	-	30	-
I	-	-	-	10	-	00	15	-	-	20	-
J	-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-
K	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-

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

Art. 22. *Bajas por enfermedad o accidentes.*-Durante todo el periodo de baja por enfermedad con hospitalización, así como baja por accidente laboral o enfermedad profesional, se percibirá el 100 por 100 de los emolumentos mensuales como navegando, así como baja sin hospitalización fuera del domicilio. En otros supuestos, será el 75 por 100.

En caso de hospitalización, el tripulante se compromete a justificarlo ante la Empresa.

Art. 23. *Cláusula de revisión salarial.*-Para 1988 los salarios se revisarán con efecto del 1 de enero de dicho año, si el IPC previsto supera el 3,5 por 100.

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

a) Por pérdida total: 112.000 pesetas.

b) Por pérdida parcial, una cantidad que será inferior a las 112.000 pesetas. A juicio del Capitán, una vez oídos 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.

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

Art. 26. *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 Marineros reúnan las condiciones exigidas por la Empresa para ocupar las plazas. Dicha preferencia en el trato, incluye la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

Estas plazas deberán ser anunciadas al Capitán de cada buque para su publicación y conocimiento de la tripulación.

Art. 27. *Familiares acompañantes.*-Todo el personal de flota puede solicitar de la Empresa directamente o a través del Capitán, ser acompañado por la mujer y/o hijos, 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 puedan producirse mientras se encuentra 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 esté aquejado de cualquier enfermedad que pueda afectar o sentirse afectado por la navegación.

El Capitán, de acuerdo con las circunstancias y sin sobrepasar en ningún caso los límites, establecerá el turno de embarque, en el que siempre dará preferencia, dentro del año, al tripulante que no haya sido acompañado ninguna vez en el mismo periodo, 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 al buque.

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

La manutención de la mujer o del familiar acompañante será a cuenta de la Empresa.

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 que dirigidas a los tripulantes se hayan recibido en la naviera.

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

Art. 29. *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. 30. *Cambio de horario de trabajo.*—No se iniciará una maniobra, ni se efectuará ningún trabajo salvo fuerza mayor para la seguridad del buque o pérdidas 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 el horario de comidas. No se considerará 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 base la misma.

En todo caso, el Delegado o miembro del Comité de Empresa podrá recurrir ante el Armador.

Art. 30 bis. *Cambio de horario de salida del buque.*—A la llegada de un buque a puerto se procurará comunicar, a través del tablón de anuncios del buque, un horario estimado de salida y destino.

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, los posibles cambios de horarios.

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 (avería del buque).

La percepción de las horas de demora tendrá la consideración de hora extra fuera del «forfait» establecido por el personal fuera de guardia.

Art. 31. *Seguridad e higiene en el trabajo.*—Con un criterio de unificación en las normas y los servicios de seguridad e higiene en el trabajo en todos los buques de nuestra flota, y buscando la cooperación efectiva de sus tripulantes, la Empresa, como continuación de la labor que en esta materia se viene realizando, crea los Comités de Seguridad e Higiene a bordo de todos los buques de la flota, con las atribuciones y competencias que la legislación vigente reconoce a los mismos.

El Comité de Seguridad a bordo estará formado por:

Presidente: Capitán.

Vocales:

Jefe de Máquinas.

Primer Oficial de Cubierta.

Primer Oficial de Máquinas.

Contraalmirante.

Calderero.

Delegado o miembro del Comité de Flota.

Si a juicio del Comité (miembros), fuese necesario, dada la naturaleza del tema a tratar, podrá formar parte del Comité, de una manera eventual, el Cocinero.

Asimismo, si existiesen varios Delegados de un mismo buque, podrán asistir a la reunión con voz pero sin voto.

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 la Empresa el que se ponga a disposición del Comité de Seguridad e Higiene en cada buque toda la normativa y circulares en la materia.

Funciones:

A) Velar que a bordo se cumpla con las normas de seguridad e higiene.

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

C) La presentación de la Dirección de la Empresa, 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) La vigilancia de la ejecución de los ejercicios de seguridad reglamentaria. Los ejercicios de adiestramiento y práctica a bordo (abandono, contraincendios, emergencias, etc.) se llevarán a cabo semanalmente, y en los días señalados por el Comité de Seguridad e Higiene.

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

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

H) Proponer a la dirección de la Empresa 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.

Al 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 una 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 del propio Comité.

Art. 32. *Fondeadas y atraques en zona de difícil comunicación.* Cuando un buque se encuentre fondeado o atracado en zona de difícil comunicación, tanto en puertos nacionales o extranjeros, la Empresa, por medio de la Comisión de Seguridad e Higiene, y bajo la supervisión del Capitán, establecerá y coordinará un servicio de botes o de locomoción terrestre, según los casos, hasta el centro urbano más próximo. Siempre que las condiciones del tiempo y los usos y costumbres del puerto lo admitan.

Cuando no exista en el puerto dicho servicio, y la estancia en puerto sea superior a veinticuatro horas, se utilizarán los medios existentes a bordo, siempre y cuando sea posible.

Art. 33. *Servicios recreativos y culturales.*—La Empresa dotará a todos sus barcos de un aparato de TV y uno de radio-casete por cámara, siendo por cuenta de aquella todos los gastos de instalación y/o reparación.

En los buques de navegación de altura, se dispondrá de cine o vídeo. Los buques dispondrán para el año 1987 de una asignación de 1.800 pesetas.

La Empresa deberá dotar a los buques de los libros laborales y profesionales que se determinen por una Comisión nombrada al efecto.

El costo de estos libros será por cuenta de la Empresa y no podrá ser imputado a la asignación establecida. La cantidad asignada se empleará en la compra de juegos recreativos y libros para biblioteca.

Art. 34. *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:

a) Oficiales de Puente y Radiotelegrafistas: Dispondrán de dos buzos, un equipo de agua completo, un casco (linterna y guantes), según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de los viejos); máscara antihumo.

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

c) Contraalmirante 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), y máscara antihumo.

Al personal de máquinas se le dotará de cascos de protección de oídos.

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

e) Personal de cocina: Los Cocineros dispondrán de dos chaquetillas blancas, dos pantalones, tres camisetas blancas, seis delantales.

Los Camareros dispondrán de dos chaquetillas blancas y dos pantalones.

Marmitón: Lo mismo que los Cocineros.

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

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

La Comisión de Seguridad e Higiene a bordo determinará el estado de los mismos.

Ar. 35. *Trabajos especiales.*—Tienen consideración de trabajos especiales aquellos 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 2.º 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 en la bodega, siempre que sea necesario el empleo de elementos o medios tradicionales de trincaje (cabos, cabos de Hércules, cables, cadenas, correas, tensores, calzos, cuernos, mordazas, zapatas, angulares, grilletes, etc.).

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

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 su manipulación, incluidos vehículos a motor en régimen de equipajes 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.

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

Estos trabajos tendrán la consideración siguiente:

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

2) Los trabajos especiales de limpieza de bodegas tendrán la siguiente consideración económica de 317 pesetas/hora y por cada uno de los puntos a), b), c), se abonarán 317 pesetas pero en ningún caso el total podrá exceder de 745 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.

Tabla baremos número 1

DE 1.001 A 3.000 TRB

	Pesetas
Limpieza total de la caja de cadenas	19.190
Limpieza total del interior de «cofferdams»	14.924
Limpieza completa del interior de tanques de lastre y/o agua dulce	19.190
Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas	2.341
Limpieza completa del cárter del motor principal	4.264
Limpieza del interior de la galería de barridos	3.837

	Pesetas
Limpieza completa de conductos de humo, calderas y calderetas	55.440
Picado y pintado total del interior de: Caja de cadenas, «cofferdams», tanques de lastre, de agua dulce con encalichado	36.249
Limpieza bajo planchas de toda la sentina de máquinas	31.984
Limpieza de tanques de aceite o combustibles	14.926
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite	21.323
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas	59.705

Cuando los trabajos sean parciales, se valorarán porcentualmente al trabajo realizado.

Tabla baremos pactada entre la Empresa y trabajadores, número 2

Máquinas

	Pesetas
Válvulas de escape M.P.	2.240
Inyector M.P.	2.240
Bomba de combustible de alta M.P.	11.200
Cambio de leva M.P.	11.200
Culata M.P.	44.800
Culata y pistón M.P.	61.600
Culata, pistón y camisa M.P.	72.800
Cojinete de bancada M.P.	11.200
Trabajo en cuadro eléctrico 380 V.	3.360
Limpieza tanque de retorno y cárter M.P.	28.000
Limpieza interior botellas de aire	3.360
Enfriador de aceite y agua M.P. (con varillado)	4.480
Culatas e inyectores MM.AA.	2.240
Bomba de servicios generales y similares	5.600
Bomba de agua salada principal y similares	11.200
Soldado de cadenas de bodegas	2.240

Departamento de cubierta

Pintado a pistola de bodegas: 1.200 pesetas/hora/trip.
Limpieza, picado y encalichado tanques agua dulce: 5.000 pesetas/trip./tar.

Trabajos de pintado exterior con guindolas:

Pintado de chimeneas: 20.000 pesetas/unidad.
Pintado de amuradas: 30.000 pesetas/unidad.
Pintado de costados verticales: 30.000 pesetas/unidad.
Pintado de palos: 1.000 pesetas/hora/trip.

Estas cantidades se entenderán por trabajos totales, realizados en las debidas condiciones de seguridad. En trabajos parciales, se percibirá la prorratea correspondiente.

Departamento de fonda

Trabajos de lavandería: 22.500 pesetas.

Art. 36. *Personal fijo en plantilla.*—La Empresa se compromete a hacer fijos en plantilla, de forma paulatina, el número de tripulantes necesarios para cubrir los mínimos legales, previa consulta a una Comisión formada por los representantes de los trabajadores y la Dirección de la Empresa.

Art. 37. *Trabajos sucios, penosos y peligrosos.*—Están 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 a lo 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 y 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 número 1.

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

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

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

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

Trabajos bajo 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 del interior de la galería de barrido.

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

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

Trabajos en el interior de conductos de humo o calderas.

Trabajos en la mar ocasionados por averías del propulsor principal.

Limpieza de sentinas corridas de bodega.

Trabajos en cuadros eléctricos a alta tensión.

Pintado a pistola en recintos cerrados.

Encalichado o cementado en recintos cerrados.

Art. 38. *Alumnos.*—Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de la ayuda familiar a que tuvieren derecho, durante todo el tiempo que estén embarcados, una gratificación de 50.000 pesetas mensuales durante 1988.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.—*Comisión Paritaria.*—Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio de Empresa, se crea una Comisión Paritaria de hasta seis miembros, compuesta por tres miembros de la parte Patronal y tres miembros de la parte Social.

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

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, salvo siempre de sus obligaciones de trabajo.

El ejercicio de estas funciones, sin perjuicio de lo establecido en el Estatuto de los Trabajadores, se concreta en las siguientes facultades:

1.^º Expresar con toda libertad sus opiniones en las materias concernientes a la esfera de representación sindical.

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

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

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

5.^º 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 interesados de los tripulantes, previo aviso al Capitán a través de su Jefe de departamento.

Norma 2: Los miembros Delegados de los tripulantes de la flota dispondrán de una reserva de hasta cuarenta horas laborables retribuidas mensualmente para el ejercicio de su actividad en los siguientes casos:

1.^º Asistencia a Congresos, Asambleas, Consejos Coordinadores, en su caso, y, en general, a cualquier clase de reuniones a que fueran convocados por su sindicato.

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

3.^º 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 dará el oportuno preaviso al Capitán.

Los Delegados garantizarán la no demora del buque por su asistencia a cursillos.

Norma 3: Derechos y funciones del Delegado de los tripulantes:

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

2.^º Integrarse en las Comisiones sobre Manutención a bordo y de Seguridad e Higiene.

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

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

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

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

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

8.^º Cuando la actuación del Delegado de los tripulantes de flota realizada fuera del centro de trabajo suponga gestión en defensa de los intereses 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.

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 será el responsable 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 responsables 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 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.

CLAUSULA ADICIONAL

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

DISPOSICION FINAL

En el presente Convenio, correspondiente a los años 1987 y 1988, se han actualizado todos los conceptos de carácter económico referentes al año 1987, por lo que queda cerrado dicho año a efectos de estas reclamaciones. El tema económico se centra en el año 1988.

Se actualizan los atrasos según Convenio desde el 1 de enero de 1988, abonándose en el mes de abril/mayo.

Tabla salarial 1988
BUQUES «IMOLA» Y «SILVERSTONE»

Categoría	Código	S. Prof.	P.P.P. extra	Plus	T. Vaca.	Forfait	Valor h. extra	Número de horas	G. Mando	T/Embarcado	Trienio
Capitán	01	167.184	29.877	12.075	209.136	89.023	1.767	50	15.038	313.197	9.853
J. Máqui.	05	163.413	29.248	12.075	204.736	81.342	1.616	50	12.434	298.512	9.633
Primer Ofic.	02	118.620	21.782	12.075	152.477	85.789	1.560	55	-	238.266	7.020
Segundo Ofic.	03	103.872	19.325	12.075	135.272	69.025	1.380	50	-	204.297	6.160
M. Naval segunda	04	100.818	18.815	12.075	131.708	63.156	1.263	50	-	194.864	5.982
Maestr.	06	76.465	14.756	12.075	103.296	56.028	1.121	50	-	159.324	4.561
Subal.07	67.010	13.181	12.075	92.266	47.371	947	50	-	139.637	4.010

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

57 *ORDEN de 9 de diciembre de 1988 por la que se anula otra de este Departamento relativa a la concesión de beneficios de zona de preferente localización industrial agraria otorgados a la Empresa individual Carlos Esteva Grewe, para el perfeccionamiento de su bodega de elaboración, crianza y embotellado de vinos, sita en Aviñonet (Barcelona).*

Ilmo. Sr.: De conformidad con la propuesta elevada por esa Dirección General de Industrias Agrarias y Alimentarias para anular la Orden de este Departamento de 30 de diciembre de 1987, por la que se aprobaba el proyecto técnico y se concedía una subvención correspondiente a zona de preferente localización industrial agraria a la Empresa Carlos Esteva Grewe, para el perfeccionamiento de su bodega de elaboración, crianza y embotellado de vinos, sita en Aviñonet (Barcelona), y a petición del interesado, Este Ministerio dispone:

Uno.-Anular la Orden de este Departamento de 30 de diciembre de 1987, por la que se aprobó el proyecto técnico correspondiente al perfeccionamiento de la bodega de elaboración, crianza y embotellado de vinos de la Empresa Carlos Esteva Grewe, y se le asignó una subvención por importe máximo de 959.968 pesetas.

Dos.-Declarar aplicable lo dispuesto en el artículo 19 del Decreto 2853/1964, de 8 de septiembre, en la medida que corresponda.

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

Madrid, 9 de diciembre de 1988.-P. D. (Orden de 23 de julio de 1987), el Director general de Industrias Agrarias y Alimentarias, Fernando Méndez de Andrés Suárez del Otero.

Ilmo. Sr. Director general de Industrias Agrarias y Alimentarias.

58 *ORDEN de 26 de diciembre de 1988 por la que se declara la adaptación de la industria cárnica taller de tripas de «Industrias Suescun, Sociedad Anónima», en Andosilla (Navarra), incluida en zona de preferente localización industrial agraria y se aprueba el proyecto definitivo.*

De conformidad con la propuesta de esa Dirección General de Industrias Agrarias y Alimentarias, sobre la petición de «Industrias Suescun, Sociedad Anónima» (NIF A-31175276), para adaptación de una industria cárnica de taller de tripas en Andosilla (Navarra), acogándose a los beneficios del Decreto 2392/1972, de 18 de agosto, y de acuerdo con la Ley 152/1963, sobre industrias de interés preferente y demás disposiciones complementarias, Este Ministerio ha dispuesto:

Uno. Declarar la adaptación de la industria cárnica de taller de tripas de «Industrias Suescun, Sociedad Anónima», en Andosilla (Navarra), comprendidas en la zona de preferente localización industrial agraria de la provincia de Navarra de las Ordenes de 16 de septiembre de 1983 y 26 de abril de 1984, por cumplir las condiciones y requisitos exigidos.

Dos. Otorgar para la adaptación de esta industria los beneficios actualmente en vigor de los artículos tercero y octavo del Decreto 2392/1972, de 18 de agosto, en las cuantías que determina el grupo «A»

de la Orden del Ministerio de Agricultura de 5 de marzo y 6 de abril de 1965, excepto el relativo a la expropiación forzosa y la preferencia en la obtención del Crédito Oficial.

Tres. La totalidad de la adaptación de referencia quedará comprendida en zona de preferente localización industrial agraria.

Cuatro. Aprobar el proyecto definitivo con una inversión de nueve millones cuatrocientas cuarenta y una mil sesenta y dos (9.441.062) pesetas. La subvención será, como máximo, de setecientas cincuenta y cinco mil doscientas ochenta y cuatro (755.284) pesetas. Ejercicio 1988. Programa 712E, «Comercialización. Industrialización y Ordenación Alimentaria». Aplicación presupuestaria 21.09.771.

Cinco. En caso de renuncia a los beneficios, se exigirá el abono o reintegro, en su caso, de las bonificaciones o subvenciones ya disfrutadas. A este fin quedarán afectos preferentemente a favor del Estado los terrenos e instalaciones de las Empresas por el importe de dichos beneficios o subvenciones.

Seis. Conceder un plazo de dos meses para la iniciación de las obras, contado a partir del día siguiente a la publicación de la presente Orden en el «Boletín Oficial del Estado». Las obras deberán estar finalizadas antes del 31 de diciembre de 1988.

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

Madrid, 26 de diciembre de 1988.-P. D. (Orden de 23 de julio de 1987), el Director general de Industrias Agrarias y Alimentarias, Fernando Méndez de Andrés Suárez del Otero.

Ilmo. Sr. Director general de Industrias Agrarias y Alimentarias.

59 *CORRECCION de errores de la Resolución de 20 de julio de 1988, del Servicio Nacional de Productos Agrarios, por la que se concede a Cooperativa del Campo «San Juan», las ayudas previstas en el Real Decreto 1733/1984, de 1 de agosto.*

Advertido error en el texto remitido para su publicación de la mencionada Resolución, inserta en el «Boletín Oficial del Estado» número 217, de fecha 9 de septiembre de 1988, página 26923, segunda columna, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

Donde dice: «Segundo.-Establecer ... la cifra de 507.737 pesetas», debe decir: «Segundo.-Establecer ... la cifra de 505.737 pesetas».

MINISTERIO PARA LAS ADMINISTRACIONES PUBLICAS

60 *RESOLUCION de 5 de diciembre de 1988, del Instituto Nacional de Administración Pública, por la que se convoca concurso público para otorgar ayudas de investigación para 1989 sobre racionalización y mejora de la Administración Pública.*

El INAP, en ejecución de su plan de actividades para 1989, y con objeto de fomentar la realización de estudios e investigaciones sobre racionalización y mejora de la Administración Pública, convoca concurso público para adjudicar ayudas con tal finalidad con arreglo a las siguientes bases: