

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

5071 RESOLUCION de 14 de diciembre de 1988, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo del Personal de Flota de la Empresa «Naviera Telde, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo del Personal de Flota de la Empresa «Naviera Telde, Sociedad Anónima» que fue suscrito con fecha 22 de noviembre 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, 14 de diciembre de 1988.—El Director general, Carlos Navarro López.

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*—El presente Convenio regula las condiciones económicas, sociales y de trabajo entre la Empresa y los Tripulantes de los Buques de su Flota, incluidos en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante.

Art. 2.º *Vigencia, prórroga y denuncia.*—El presente Convenio entró en vigor el día 1 de enero de 1989 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 1989, y quedará prorrogado sucesivamente por períodos anuales si con tres meses de antelación, al menos, a su vencimientos 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 desvirtuara el contenido del mismo, a juicio de las partes, quedará sin eficacia la totalidad del Convenio, que deberá ser considerado de nuevo por la Comisión negociadora.

Art. 4.º *Compensación y absorción futuras.*—El conjunto de condiciones salariales pactadas en este Convenio absorberá y compensará, en cómputo anual, cualquiera mejoras parciales que, por disposición legal de carácter general o específica para el sector, pactada o por cualquier origen que fuera, 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 *Condiciones más beneficiosas.*—En todo lo establecido en este Convenio se respetará la condición más beneficiosa colectiva y «ad personam» existentes, siempre que en su conjunto y en cómputo anual sean superiores a las establecidas en este Convenio.

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

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

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

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

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

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

6. Una vez finalizado el período de prueba por voluntad de la Empresa y con la llegada a puerto, los gastos de 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 período 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:

- a) Preparación y discusión de Convenios.
- b) Traslado a petición de la Empresa.

Durante el tiempo que el tripulante esté en esta situación devengará el salario embarcado, dietas correspondientes y las vacaciones de situación de embarcado, siempre que se efectúe fuera de su domicilio.

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 período 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 en la Empresa.
2. No haber sido transbordado más de una vez en el período de embarque.

3. 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 en 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 u otras causas justificadas el tripulante así lo solicite y la Empresa pueda proporcionárselo.

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

Art. 9.º *Expectativa de embarque.*—Se 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 treinta días, pasando a partir de este momento a situación de «Comisión de Servicio».

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

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 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 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 indole familiar: Estas licencias será retribuidas en los siguientes casos:

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

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

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

Peticiones máximas: 6 por ciento de sus puestos de trabajo, considerando las fracciones superiores al 0,5 por ciento 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 ciento de sus puestos de trabajo, considerando las fracciones superiores al 0,5 por ciento 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 integran a cualquiera de los cursillos durante las vacaciones, estas quedarán interrumpidas. Una vez finalizado el curso, se seguirá el disfrute de las mismas.

5.4 Cursillos pagados por la Administración:

Antigüedad mínima: Sin limite.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Peticiones máximas: 6 por ciento de su categoría, considerando las fracciones a 0,5 por ciento como unidades.

Se concederá por solicitudes de los tripulantes.

5.5 Cursillos por necesidad de la Empresa: Cuando alguno de los cursos de los apartados anteriores se realice por necesidad de la

Empresa, el tripulante se hallará en situación de 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 el Naviero en atención a los fundamentos que se expongan por el solicitante y las necesidades del servicio.

Estas licencias no tendrán derecho a retribución de ninguna clase.

Art. 11. Excedencias:

1. Excedencia voluntaria:

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

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

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

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, percibirá el salario correspondiente a ésta hasta que se produzca su incorporación a la categoría que le corresponde.

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

En los casos que el tripulante pernocte en su domicilio o a bordo del buque, percibirá el 50 por ciento de la dieta. La dieta en territorio nacional vendrá integrada por el conjunto de los siguientes conceptos y valores:

	Año 1988 Pesetas	Año 1989 Pesetas
Comida	1.508	1.598
Cena	1.196	1.268
Alojamiento	3.120	3.307
Total	5.824	6.173

En el caso 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:

Primero.-Expectativa de embarque fuera de su domicilio.

Segundo.-Comisión de servicio fuera de su domicilio.

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

La Empresa abonará los gastos de viaje, eligiendo el tripulante el medio de transporte más idóneo, adecuado y directo, quedando exclui-

dos 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, 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.

Tiempo de viaje: Se estará a lo dispuesto en el artículo 156 de la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante (O.T.M.M.).

No se computarán en los días concedidos para vacaciones el tiempo que resulte necesario invertir en ir al lugar en que hayan de disfrutarse y volver después al de reembarque, siempre que todo no exceda de ocho días, salvo en el caso de que debidamente se justifique la necesidad de un mayor tiempo, que no exceda del límite de dos semanas.

Art. 14. *Manutención.*—La Empresa aportará la cantidad necesaria para la alimentación a bordo para que ésta sea siempre sana, abundante y nutritiva, a base de productos de calidad y en perfecto estado de conservación.

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

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 el gasto por tripulante/día.
- Vigilar que los frigoríficos y oficios a disposición de los tripulantes contengan un surtido de alimentos básicos, así como durante la noche los frigoríficos tendrán que tener artículos de primera necesidad, tales como leche, queso, embutido, galletas, mantequilla, café, azúcar, pan, etcétera. La comida será adaptada a las necesidades del clima (*).
- Elaboración de las minutas.
- Todo el personal que acredite encontrarse a régimen, se le elaborará la comida adecuada a su tratamiento, con cargo a la Empresa. La Comisión vigilará diariamente la relación entre comidas preparadas y tripulantes que efectuarán las comidas, de forma que la cocina conozca con la debida antelación el número de tripulantes que van a efectuarlas.

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

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

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

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

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

Art. 16. *Jornada ordinaria.*—En aplicación del Decreto 2001/1983, referente a jornada laboral en la mar, el trabajo efectivo de todos los tripulantes será de cuarenta horas a la semana, distribuidas de lunes a viernes, a razón de ocho horas diarias y tendrán la consideración de ordinarias.

Asimismo y de acuerdo con el mencionado Decreto 2001/1983, las cuatro horas de trabajo efectivas realizadas el sábado por la mañana, se compensarán en el incremento de vacaciones que se detallan en los artículos correspondientes.

Durante el tiempo que embarque los sábados tarde, domingos y festivos, solamente se realizarán trabajos de guardias de mar, guardia de fonda y emergencias de buque o de la carga, así como las maniobras de puertos y fondeos realizados dentro de la jornada laboral normal del personal sujeto a guardia.

(*) En virtud de los viajes a realizar, se llevará a bordo un remanente de agua mineral embotellada.

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

En la Empresa «Telde, Sociedad Anónima», se establece un «fortait» de horas extraordinarias mensuales que se abonarán de acuerdo con el anexo de referencia.

Art. 18. *Vacaciones.*—En aplicación del artículo 16 del presente Convenio de Empresa, se aplicará el siguiente régimen de vacaciones y descansos para el personal de la flota durante los años 1988 y 1989:

Por cada ciento veinte días de embarque, se devengarán sesenta y un días de vacaciones, lo que equivale a 0,508 por cada día de embarque.

Art. 19. *Relevo del personal en vacaciones.*—1. El período máximo de embarque será de ciento veinte días. Se establece a este respecto un período de flexibilidad de treinta días antes y treinta días después a aquel en que se cumplieren los ciento veinte días de embarque.

Una vez que se hubiese superado dicho período de flexibilidad, es decir, ciento cincuenta días de embarque, el tripulante generará, por cada día que se superasen los mencionados ciento cincuenta días de embarque, 1,30 días más de vacaciones, independientemente de las vacaciones correspondientes, por cada día en que se superen los ciento cincuenta días.

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

Con quince días de antelación al fin del período de vacaciones, siempre que no se haga dos veces consecutivas, en cuyo caso el período máximo de antelación sería de ocho días.

3. A los efectos de período de embarque, en caso de transbordo, el período comprendido entre el desembarque de un buque y el embarque en otro, se considerará para los efectos de penalización y período de embarque.

4. Si el tripulante es desembarcado por conveniencia de la Empresa antes de noventa días, percibirá vacaciones mínimas correspondientes a noventa días de embarque.

Art. 20. *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. 21. *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 al normal.

Trabajos que deberán ser realizados por personal ajeno al buque:

- Limpieza, picado o pintado del interior de la caja de cadenas.
- Limpieza, picado o pintado del interior del tanque de lastre.
- Limpieza, picado o pintado o enalichado de tanques de agua dulce.
- Limpieza, picado o pintado bajo planchas de toda la sentina de máquinas.
- Limpieza, picado o pintado en el interior de «cofferdams».
- Picado con chorro de arena o chorreado.
- Limpieza de tanques de aceite o combustible.
- Trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga en buques petroleros. Cuando estos trabajos deban realizarse navegando, se considerarán sucios, penosos o peligrosos.

En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse en la mar por seguridad del buque o si las condiciones higiénicas así lo exigieran,

se estará, en cuanto a su consideración económica, de acuerdo con la tabla anexa.

Trabajos que deberán realizarse por la dotación del buque y que tiene 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 los tanques de lastre o agua dulce y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos bajo planchas 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.
- Trabajos en el interior de tanques de aceite y/o combustible.
- Trabajos en el interior de conductos de humo o calderas.
- Trabajos en el mar ocasionados por averías del propulsor principal.
- Limpieza de sentinas corridas de bodega.
- Trabajos en cuadros eléctricos en alta tensión.
- Pintado a pistola en recintos cerrados.
- Encalichado o cementado en recintos cerrados.
- Trabajos en interiores por debajo de - 5 grados o por encima de + 45 grados (considerando cámara de máquinas como exterior). Las bodegas no frigoríficas se consideran como exteriores.
- En la mar, subida a alturas superiores a 1,5 metros en palos siempre que sea necesario para la seguridad del buque. En caso contrario, será totalmente prohibido.
- Estiba de cadenas en cajas de cadenas cuando se haya de permanecer en el interior de la misma.
- Recepciones o fiestas oficiales en las que el servicio a la preparación están a cargo del personal de fonda (salvo en buques de pasaje o mixtos).
- Limpieza de bodegas, tanques altos laterales y garajes:

- a) Cuando exista premura.
- b) Fuera de la jornada de trabajo.
- c) Cuando la carga que se hubiera transportado lo convierta en trabajo especialmente sucio, penoso o peligroso y, en especial, en el caso de líquidos en depósito o sustancias en polvo, piedra o grano en sacos cuando hubiera habido pérdidas.

- Limpieza guardacalor.
- Limpieza interior grúas.
- Sentina ascensor.
- Reparación válvulas y sensores tanques «intering».

Estos trabajos tendrán la consideración económica siguiente:

1. Los trabajos especiales de limpieza de bodega tendrán la siguiente consideración económica: Primer año, 1988, de 354 pesetas/hora, y por cada uno de los puntos a), b) y c) se abonarán 354 pesetas, pero en ningún caso en total podrá exceder de 832 pesetas hora/hombre trabajada.

Segundo año, 1989, de 375 pesetas/hora, y por cada uno de los puntos a), b) y c) se abonarán 375 pesetas, pero en ningún caso en total podrá exceder de 882 pesetas hora/hombre trabajada.

2. 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.

Anexo art. 21. *Trabajos sucios, penosos y peligrosos.*—La tabla queda de la siguiente forma:

Año 1988		Pesetas	
1.	Limpieza caja cadenas	20.789	
2.	Limpieza interior «cofferdams»	16.629	
3.	Limpieza tanques lastre	20.748	
4.	Limpieza tanques agua dulce	20.748	
5.	Limpieza cárter motor principal y MM.AA.	6.237	
6.	Limpieza interior galería barridos	4.150	
7.	Picado y pintado caja cadenas	37.421	
8.	Picado y pintado «cofferdams» y tanque aceite	37.421	
9.	Picado y pintado tanques lastre	37.421	
10.	Picado o encalichado tanque agua dulce	37.421	
11.	Picado y pintado sentina máquinas	70.688	
Año 1989		Pesetas	
1.	Limpieza caja cadenas	22.036	
2.	Limpieza interior «cofferdams»	17.626	

		Pesetas	
3.	Limpieza tanques lastre	21.993	
4.	Limpieza tanques agua dulce	21.993	
5.	Limpieza cárter motor principal y MM.AA.	6.611	
6.	Limpieza interior galería barridos	4.399	
7.	Picado y pintado caja cadenas	39.667	
8.	Picado y pintado «cofferdams» y tanque aceite	39.667	
9.	Picado y pintado tanques lastre	39.667	
10.	Picado o encalichado tanque agua dulce	39.667	
11.	Picado y pintado sentina máquinas	74.929	

Art. 22. *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 a los del departamento afectado, estableciéndose turnos entre el personal que lo desee y esté capacitado cuando el volumen de trabajo lo permita.

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

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

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 cubierta para la misma, incluyendo guías, y que estén dotados de los medios adecuados seleccionados y elaborados a medida y ligeros y con elementos o fundamentos fijos de trincaje y que la operación de trincaje sea sencilla.

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

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

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

d) El transporte y embarque de víveres para el consumo de la dotación o pasaje será realizado por la dotación del buque. El resto de provisión de cada departamento lo efectuará el personal del mismo al cual corresponda los pertrechos, realizando el transporte, estiba y trincaje. Todos estos trabajos serán realizados dentro de la jornada laboral y, en su defecto, abonados como horas extraordinarias.

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

Anexo art. 22. *Trabajos especiales.*—Las tarifas por los diversos tipos de trabajos considerados en el Convenio General de la Marina Mercante como «especiales», quedarán de la siguiente forma:

Año 1988		Pesetas	
Tren alternativo completo	103.064		
Tren alternativo completo con camisa	110.864		
Cojinete de bancada	18.876		
Cambio de junta de culata	42.536		
Limpieza enfriador aire sobrealimentación	17.472		
Limpieza, picado y pintado tanque compensación de agua	8.736		
Reconocimiento completo motores auxiliares y grupo de emergencia	124.488		
Enfriadores agua dulce y aceite motor principal	18.304		
Desmontar, limpiar y montar turbina de aire sobrealimentación	33.072		
Limpieza interior tanque aceite o combustible	18.304		
Limpieza, esmerilado de válvulas y desmontaje y montaje botellas de aire principales	18.304		
Soltar paquete y limpiar enfriador aire sobrealimentación	44.772		

	Pesetas
Limpieza completa de conductores de humo, caldera y caldereta	58.240
Limpieza completa de toda la sentina de la máquina	35.984

Año 1989

Tren alternativo completo	109.248
Tren alternativo completo con camisa	117.516
Cojinete de bancada	20.009
Cambio de junta de culata	45.088
Limpieza enfriador aire sobrealimentación	18.520
Limpieza, picado y pintado tanque compensación de agua	9.260
Reconocimiento completo motores auxiliares y grupo de emergencia	131.957
Enfriadores agua dulce y aceite motor principal	19.402
Desmontar, limpiar y montar turbina de aire sobrealimentación	35.056
Limpieza interior tanque aceite o combustible	19.402
Limpieza, esmerilado de válvulas y desmontaje y montaje botellas de aire principales	19.402
Soltar paquete y limpiar enfriador aire sobrealimentación	47.458
Limpieza completa de conductores de humo, caldera y caldereta	61.734
Limpieza completa de toda la sentina de la máquina	38.143

Art. 23. *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. 24. *Giros familiares, pagos de nómina.*—Estará a lo dispuesto en la legislación vigente.

Una vez cumplido su período de embarque, el tripulante percibirá, como mínimo, el importe de sus vacaciones y demás emolumentos que figuran en las tablas de liquidaciones de anticipos, liquidándose el resto del importe o regularización de recibo de nómina a su embarque.

En relación al personal de baja por enfermedad o accidente, se le liquidará mes a mes, siempre y cuando envíen puntualmente los partes de confirmación de baja.

Art. 25. *Zonas de guerra.*—Cuando un buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, la tripulación tendrá derecho:

Año 1988

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

b) Los que accedan voluntariamente a salir de viaje y mientras dure éste, percibirán una prima especial de 2.184 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 5.7 millones de pesetas por invalidez permanente y 3.6 millones de pesetas por muerte.

A los efectos de este artículo, se entenderá por zona de guerra efectiva aquella en la 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.

Año 1989

a) A no partir en este viaje, siendo el tripulante, en este caso, trasbordado a otro buque. En caso que no sea posible el trasbordo 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 2.315 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 6.000.000 de pesetas por invalidez permanente y 3.900.000 pesetas por muerte.

A los efectos de este artículo se entenderá por zona de guerra efectiva aquella en la 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. 26. *Permanencia en lugares insalubres y/o epidémicos.*—Se considerarán puertos insalubres y/o epidémicos aquellos que hayan sido declarados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) durante el tiempo en que haya estado en vigencia dicha declaración.

Los tripulantes que escalen dichos puertos, antepuertos, bahías, radas o que deban realizar ascensiones o descensos por ríos de lugares declarados insalubres y/o epidémicos, además de la adopción de todos los medios preventivos precisos en orden a garantizar la sanidad a bordo y de que esta permanencia será siempre voluntaria para aquellos tripulantes que hayan sido afectados por alguna enfermedad relativa a la permanencia en dichos lugares, percibirán como compensación a la permanencia en dicha zona durante la estancia un incremento del 50 por 100 sobre el salario profesional más trienios.

Art. 27. *Servicio del Golfo de Guinea.*—Las dotaciones de los buques que presten servicios en el Golfo de Guinea percibirán sobre el salario base inicial con trienios una prima equivalente:

a) Al 100 por 100 de dicho salario en los buques dedicados permanentemente al servicio en dicho Golfo, subsistiendo el derecho al percibo del citado porcentaje, en los casos de licencia con sueldo, vacaciones, etc.

b) Al 50 por 100 en los buques que, no siendo de los comprendidos en el apartado anterior, naveguen o permanezcan en la zona comprendida entre el paralelo 2030 N y el 1530 S, y durante los días que se encuentren en dicha zona, siempre que no excedan de sesenta, transcurridos los cuales percibirán el 100 por 100, en cuanto al período de exceso.

Art. 28. *Seguro de vida.*—Se garantiza un seguro de vida a los tripulantes o a sus herederos en los supuestos que en este artículo se completan, tanto si se derivan de enfermedad como si surgen por accidente:

Año 1988

	Pesetas
a) Muerte (por enfermedad o accidente)	2.080.000
b) Invalidez permanente total (por enfermedad)	2.080.000
c) Invalidez permanente total (por accidente)	4.160.000

Esta cobertura será idéntica para todos los tripulantes, cualquiera que sea su categoría, e independientemente de la que a cada uno pueda corresponderle por aplicación de la legislación de la Seguridad Social y Accidentes de Trabajo.

La Empresa se compromete a enviar a todos los trabajadores una fotocopia de la renovación de la póliza del seguro de vida e invalidez permanente por enfermedad o accidente, antes del 31 de diciembre de 1988.

Año 1989

	Pesetas
a) Muerte (por enfermedad o accidente)	2.200.000
b) Invalidez permanente total (por enfermedad)	2.200.000
c) Invalidez permanente total (por accidente)	4.400.000

Esta cobertura será idéntica para todos los tripulantes, cualquiera que sea su categoría, e independientemente de la que a cada uno pueda corresponderle por aplicación de la legislación de la Seguridad Social y Accidentes de Trabajo.

La Empresa se compromete a enviar a todos los trabajadores una fotocopia de la renovación de la póliza del seguro de vida e invalidez permanente por enfermedad o accidente, antes del 31 de marzo de 1989.

Art. 29. *Pérdida de equipaje a bordo.*—En caso de pérdida de equipaje a bordo, por cualquier miembro de la tripulación debido a naufragio, incendio o cualquier otro accidente no imputable al o a los perjudicados, la Empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

Año 1988

- a) Por pérdida total: 130.000 pesetas.

b) Por pérdida parcial, una cantidad que será inferior a las 130.000 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

Año 1989

a) Por pérdida total: 137.800 pesetas.

b) Por pérdida parcial, una cantidad que será inferior a las 137.800 pesetas, a juicio del Capitán, una vez oído al Delegado de los tripulantes y al interesado.

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

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

Art. 30. *Puestos en tierra.*—La Empresa dará trato preferente a los tripulantes fijos en su flota sobre el personal ajeno a ella al objeto de ocupar plazas en tierra.

Elo, siempre que los marinos reúnan las condiciones exigidas por la Empresa para ocupar las plazas. Dicha preferencia en el trato, incluye la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

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

Art. 31. *Permanencia de familiares a bordo.*—Todo el personal de flota puede solicitar de la Empresa, directamente o a través del capitán, ser acompañado por la mujer, hijos o familiares.

La Empresa admitirá la solicitud sin que, en ningún caso, pueda sobrepasar 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 del seguro que cubra los riesgos que puedan producirse mientras se encuentre en situación de embarque.

Igualmente acompañará certificado médico, actualizado cada año al embarcar.

No podrán ser enroladas mujeres en estado de gestación, hijos menores de ocho años en viajes superiores a tres días sin escalas y, en ningún caso, el familiar que 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 siempre dará preferencia, dentro del año, al tripulante que no haya sido acompañado ninguna vez en el mismo periodo. Igualmente, y en el supuesto de que, cubierto el límite, un tripulante solicitara ser acompañado, el familiar que más tiempo lleve embarcado cederá su puesto a la nueva petición, y siempre que el 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 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.

Los gastos de manutención de los familiares acompañantes correrán a cargo de la Empresa.

Art. 32. *Mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas.*—Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías conceptuadas como peligrosas, conforme a lo expresado 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 porcentaje que el peso de la misma suponga en relación con el «peso muerto» del buque, indicado éste en el certificado de arque.

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 fuese 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 utilizados 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 número 0019.

Grupo «C».—Explosivos:

Clase 1. División 1-3. Resto de mercancías no incluidas en el grupo B.

Gases inflamables o tóxicos: Clase 2 número ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067, 1.76 y el «gas de agua».

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

Grupo «D»:

Líquidos inflamables con punto bajo de inflamación: Clase 3-1.

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

Grupo «E»:

Explosivos: Clase 1. División 1-4.

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

Grupo «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».

ANEXO AL ARTICULO 32
CALCULO DE REMUNERACION EN TANTO POR CIENTO DEL SALARIO PROFESIONAL *

Grupo de peligrosidad	Sin número	Minima carga: Peso muerto										
		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.

Art. 33. Trabajos de categoría superior.—El desempeño de una plaza de categoría superior a la establecida en el contrato da derecho a percibir el sueldo y demás conceptos retributivos conforme a esta categoría.

El tripulante adquirirá dicha plaza en propiedad cuando la desempeñe durante más de ciento veinte días naturales consecutivos, o ciento ochenta días naturales alternos.

Art. 34. Gratificaciones extraordinarias.—Las dos gratificaciones obligatorias extraordinarias se abonarán una en el mes de junio y otra en el mes de diciembre.

Gratificaciones extraordinarias voluntarias por antigüedad:

- Fecha: 20 de diciembre para el tripulante que haya cumplido un trienio.
- Fechas: 20 de junio y 20 de diciembre para el tripulante que tenga dos trienios.
- Fechas: 20 de marzo, 20 de junio y 20 de diciembre para los tripulantes que tengan tres o más trienios.

Art. 35. Cambio de horario de trabajo.—No se iniciará una maniobra, ni se efectuará ningún trabajo, salvo fuerza mayor para la seguridad del buque o pérdida de mareas o situaciones que en la práctica y a juicio del Capitán se tomen dentro de un apartado excepcional durante el horario de comidas. Nunca se dejará de respetar los horarios de comidas.

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 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. 36. 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 Delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa.

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

Las Compañías Navieras se comprometen a cumplir los acuerdos ratificados por el Estado español con la Organización Internacional de Trabajo sobre Seguridad, Convivencia en 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. 37. Cambio de horario de salida.—Con cuatro horas de antelación a la salida estimada del buque deberá comunicarse a la tripulación por medio de los tablones de anuncios existentes en el buque.

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

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

Art. 38. 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 como extranjeros, la Empresa, por medio de la Comisión de Seguridad e Higiene y bajo la supervisión del Capitán, establecerá y coordinará para cada cambio de guardias a final de jornada un servicio de botes o de locomoción terrestre, según los casos, hasta el centro urbano más próximo.

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

Art. 39. Servicios recreativos y culturales:

Año 1988

La Empresa dotará a todos sus buques de un vídeo y un aparato de TV por cámara, siendo por cuenta de aquélla todos los gastos de instalación y reparación.

Todos los buques tendrán una asignación de 104.000 pesetas anuales para biblioteca, juegos recreativos y cintas-«cassettes» y vídeos-«cassettes», pudiendo comprar con dicha cantidad cualquier aparato cuyo fin sea el entretenimiento de la tripulación.

Dicha cantidad será entregada el mes de enero a los tripulantes de cada buque, debiendo llevar éstos un Libro de Caja con las facturas y gastos. Dicho Libro de Caja será supervisado por el Capitán y el Delegado del buque.

Año 1989

La Empresa dotará a todos sus buques de un vídeo y un aparato de TV por cámara, siendo por cuenta de aquella todos los gastos de instalación y reparación.

Todos los buques tendrán una asignación de 110.240 pesetas anuales para biblioteca, juegos recreativos y cintas «cassettes» y vídeos «cassettes», pudiendo comprar con dicha cantidad cualquier aparato cuyo fin sea el entretenimiento de la tripulación.

Dicha cantidad será entregada el mes de enero a los tripulantes de cada buque, debiendo llevar éstos un Libro de Caja con las facturas y gastos. Dicho Libro de Caja será supervisado por el Capitán y el Delegado del buque.

Art. 40. 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 la 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 (lavadoras, planchas o planchadoras y secadora). También se tendrá en cuenta la inmediata reparación de las supuestas averías de dichas máquinas.

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

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

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

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

d) Personal de Cocina.—Cocineros: Dispondrán de dos chaquetillas blancas, dos pantalones, tres camisetas blancas y seis delantales. Camareros: Percibirán dos chaquetillas blancas y dos pantalones.

e) 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.

Todo el personal embarcado dispondrá de una cartilla donde 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, aparte la comisión de a bordo: Delegados de los tripulantes o miembros del Comité de Empresa de Flota, junto con el Jefe del Departamento determinarán el estado de los mismos.

Art. 41. Alumnos:

Año 1988

Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de la ayuda familiar a que tuviesen derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación no inferior al salario mínimo interprofesional de 44.040 pesetas.

Año 1989

Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de la ayuda familiar a que tuviesen derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación no inferior al salario mínimo interprofesional de 46.682 pesetas.

Art. 42. Lavado de ropa a bordo:

Año 1988

Mientras los buques de TELDE se encuentren prestando servicios en la línea actual, la Compañía establece para los mismos una gratificación mensual al Camarero de 26.000 pesetas o parte proporcional por días de permanencia a bordo, por efectuar el lavado y planchado de ropa.

En caso de común acuerdo y con el consentimiento del Capitán, dicho trabajo podrá ser realizado por cualquier otro tripulante.

Año 1989

Mientras los buques de TELDE se encuentren prestando servicios en la línea actual, la Compañía establece para los mismos una gratificación mensual al Camarero de 27.560 pesetas o parte proporcional por días de permanencia a bordo, por efectuar el lavado y planchado de ropa.

En caso de común acuerdo y con el consentimiento del Capitán, dicho trabajo podrá ser realizado por cualquier otro tripulante.

Art. 43. Correspondencia.—Los Capitanes deberán exponer en los tabloneros 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, hayan recibido en la naviera.

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

Art. 44. Jubilación.—La Empresa, entendiéndose que hay que promocionar los puestos de trabajo para gente joven, comentará la posibilidad de jubilación a aquellos tripulantes que complan las condiciones óptimas para su retiro.

Art. 45. Nupcialidad-Natalidad:

Año 1988

Se establece un premio de 31.200 pesetas en caso de nupcialidad.
Se establece un premio de 26.000 pesetas por hijo, en caso de natalidad.

Año 1989

Se establece un premio de 33.072 pesetas en caso de nupcialidad.
Se establece un premio de 27.560 pesetas por hijo, en caso de natalidad.

Art. 46. Comisión Paritaria.—Para interpretar y vigilar el cumplimiento del presente Convenio, se crea una Comisión Paritaria de dos personas por cada una de las partes, dos por la Empresa y dos por el Comité de Flota.

Las partes someterán cuantas dudas, discrepancias o conflictos que 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 de siete días laborables después de cada requerimiento de las partes.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Comisión de Seguridad e Higiene

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

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

Jefe de Máquinas.

Primeros Oficiales de Puente y Máquinas.

Un titulado y un no titulado.

Delegado de los tripulantes o

Miembro del Comité de Empresa de Flota.

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

2. Objetivos:

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

b) Evitar los accidentes a bordo.

c) Mejorar las condiciones de seguridad.

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

e) Interesar de 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. Ejercer una labor de vigilancia sobre las siguientes materias:

a) Cumplimiento de las normas vigentes 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 y Tribunales competentes.

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

4. Participar, como reglamentariamente se determine, en la gestión de las 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 les asignen en este Convenio.

8. Cualquier miembro del Comité podrá convocar asambleas en cualquier buque de la Empresa.

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

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

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 fueron elegidos, a salvo siempre de sus obligaciones de trabajo.

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

1. Expresar con entera libertad sus opiniones en las materias concernientes a la esfera de su representación sindical.
2. Reunirse con el resto de la tripulación para deliberar sobre temas de actividad sindical.
3. Promover las acciones a que haya lugar para la defensa de los derechos o del interés sindical de sus representados.
4. Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso o ingerencia que afecte al ejercicio libre de su función.
5. Interrumpir su actividad laboral en el buque cuando las exigencias de su representación sindical impongan una intervención directa e inaplazable para intentar solucionar cualquier problema que afecte a los intereses de los tripulantes, previo aviso al Capitán a través de su Jefe de Departamento.

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, cualquier clase de reuniones a que fueran convocados por su Sindicato.
2. Participación en seminarios, cursos o actividades de carácter formativo sindical, promovidos por el Sindicato al que pertenezcan o cuando expresa o personalmente se les 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 miembros del Comité de Empresa de Flota darán oportuno preaviso al Capitán.
Los Delegados garantizan la no demora del buque por su asistencia a cursillos.

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

1. Vigilar el estricto cumplimiento de las normas laborales reglamentarias o pactadas, especialmente las relativas a jornada, vacaciones y horas extraordinarias.
2. Integrarse en las Comisiones sobre manutención a bordo, y de Seguridad e Higiene.
3. No ser transbordado contra su voluntad en tanto dure el ejercicio de su cargo sindical.
4. Caso de que una vez finalizadas sus vacaciones existiese la imposibilidad de incorporar a un Delegado de los tripulantes a aquel en que fue elegido y se previera dicha imposibilidad por un periodo de tiempo superior a quince días, excepcionalmente la Empresa podrá disponer de él para otro buque por un tiempo limitado, comprometiéndose a reincorporarlo al buque del que es Delegado a la primera oportunidad.
5. Convocar la asamblea del buque por propia iniciativa o cuando se lo solicite un tercio de la tripulación.
6. Ser informado por el Capitán de todas las sanciones impuestas por faltas muy graves.
7. Utilizar todos los servicios de impresión, comunicación y oficinas de a bordo para el desarrollo de sus funciones sindicales si fuera necesario, previa autorización del Capitán, que procurará concederla si no perjudica el normal desarrollo de los servicios y necesidades del buque y dando preferencia a los servicios oficiales.

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

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

9. Criterio de excepción en los transbordos para el Delegado de los tripulantes.

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

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

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

Norma 5. Durante la estancia del buque en puerto o aprovechando el servicio de enlace con tierra establecido por el buque caso de estar fondeado, los representantes de los Sindicatos legalmente constituidos, y una vez acreditada su condición ante el Capitán u Oficial de guardia, podrán efectuar visita a bordo a fin de cumplir sus misiones y siempre que ello no obste el cumplimiento de las guardias y turnos de trabajo. Los visitantes observarán las normas de seguridad establecidas y, asimismo, la Empresa no se hará responsable de los accidentes que puedan ocurrirles durante su estancia a bordo y durante la travesía.

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

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

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

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

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

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

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

1. Negociar y vigilar el cumplimiento del IV Convenio General de la Marina Mercante 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 en la Empresa.
 - b) Actualmente, conocer y tener a su disposición el balance, la cuenta de resultados, la Memoria y, en el caso de que la Empresa revista la forma de Sociedad por acciones o participaciones, de cuantos documentos se den a conocer al Consejo de Administración.
 - c) Con carácter previo a su ejecución por la Empresa, sobre las reestructuraciones de plantilla, venta y puesta en situación de fuera de servicio o cambio de bandera de los buques y sobre los planes de formación profesional de la Empresa.
 - d) En función de la materia de que se trate:
 1. Sobre la implantación o revisión de sistemas de organización del trabajo y cualquiera de sus posibles consecuencias.
 2. Sobre la fusión, absorción o modificación del status jurídico de la Empresa, cuando ello suponga cualquier incidencia que afecte al volumen de empleo.
 3. El empresario facilitará al Comité de Empresa de Flota el modelo o modelos de contrato de embarque que habitualmente utilice, estando legitimado el Comité para efectuar las reclamaciones oportunas ante la Empresa y, en su caso, ante la Autoridad laboral competente.
 4. En lo referente a las estadísticas sobre el índice de absentismo y sus causas, los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y sus consecuencias, los índices de siniestralidad, el movimiento de ingresos y ceses, y los ascensos.

DISPOSICION FINAL

Aplicación de la Ordenanza

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

ANEXO 1

SALARIO BUQUES: «JULIA DEL MAR», «GALA DEL MAR»,
Y «GRACIA DEL MAR»

Año 1988

Categoría	Salario Profesional - Pesetas	Total horas extras - Pesetas	Precio hora extra - Pesetas
Capitán	190.492	110.735	-
Primer Oficial	167.498	96.146	806
Segundo Oficial	130.873	71.693	699
Tercer Oficial	114.763	64.608	699
Radio	130.873	71.693	699
Jefe de Máquinas	186.912	107.540	-
Primer Oficial de Máquinas	167.498	96.146	806
Segundo Oficial de Máquinas	130.873	71.693	699
Tercer Oficial de Máquinas	114.763	64.608	699
Contramaestre	96.865	54.603	547
Caldereta	96.865	54.603	547
Cocinero	96.865	54.603	547
Marinero	79.792	48.906	532
Camarero	79.792	48.906	532
Engrasador	79.792	48.906	532
Electricista	111.322	63.495	607
Mozo/Marmitón	73.870	45.711	516
Alumno	44.040	6.584	278

Año 1989

Categoría	Salario Profesional - Pesetas	Total horas extras - Pesetas	Precio hora extra - Pesetas
Capitán	201.921	117.379	-
Primer Oficial	177.548	101.915	854
Segundo Oficial	138.724	75.995	741
Tercer Oficial	121.649	68.484	741
Radio	138.724	75.995	741
Jefe de Máquinas	198.127	113.993	-
Primer Oficial de Máquinas	177.548	101.915	854
Segundo Oficial de Máquinas	138.724	75.995	741
Tercer Oficial de Máquinas	121.649	68.484	741
Contramaestre	102.676	57.879	580
Caldereta	102.676	57.879	580
Cocinero	102.676	57.879	580
Marinero	84.579	51.840	564
Camarero	84.579	51.840	564
Engrasador	84.579	51.840	564
Electricista	118.000	67.305	644
Mozo/Marmitón	78.302	48.454	547
Alumno	46.682	6.979	294

ANEXO 2

TABLA PARA EL TRINCAJE DE CUALQUIER TIPO
DE MERCANCIAS QUE NO ESTEN CONTAINERIZADAS

Año 1988

Largo/ancho	0-2,5	2,5-3,75	3,75-5	5-6,25	6,25-7,50	7,50-8,75	8,75-10
0- 6	9.289	10.169	10.981	11.792	12.605	13.416	14.227
6- 9	10.169	10.981	11.792	12.605	13.416	14.227	15.040
9-12	10.981	11.792	12.605	13.416	14.227	15.040	15.953
12-15	11.792	12.605	13.416	14.227	15.040	15.953	16.398
15-18	12.605	13.416	14.227	15.040	15.953	16.398	17.191
18-21	13.416	14.227	15.040	15.953	16.398	17.191	18.360
21-24	14.227	15.040	15.953	16.398	17.191	18.360	18.640

Los trincajes efectuados a mercancías propiedad de la Empresa (máquinas, grúas, carretillas, tractoras, etc.) se pagarán con una cantidad única de 8.051.

Las medidas están expresadas en metros, entendiéndose por largo la medida superior.

Las medidas de las piezas, vehículos, máquinas, etc., a trincar serán las máximas tomadas en la superficie sobre la que han de apoyarse.

Año 1989

Largo/ancho	0-2,5	2,5-3,75	3,75-5	5-6,25	6,25-7,50	7,50-8,75	8,75-10
0- 6	9.847	10.779	11.640	12.499	13.361	14.221	15.081
6- 9	10.779	11.640	12.499	13.361	14.221	15.081	15.943
9-12	11.640	12.499	13.361	14.221	15.081	15.943	16.528
12-15	12.499	13.361	14.221	15.081	15.943	16.528	17.382
15-18	13.361	14.221	15.081	15.943	16.528	17.382	18.223
18-21	14.221	15.081	15.943	16.528	17.382	18.223	19.462
21-24	15.081	15.943	16.528	17.382	18.223	19.462	19.759

Los trincajes efectuados a mercancías propiedad de la Empresa (máquinas, grúas, carretillas, tractoras, etc.) se pagarán con una cantidad única de 8.534.

Las medidas están expresadas en metros, entendiéndose por largo la medida superior.

Las medidas de las piezas, vehículos, máquinas, etc., a trincar serán las máximas tomadas en la superficie sobre la que han de apoyarse.

ANEXO 3

TRIENIOS DE ANTIGUEDAD

Año 1988

Se entenderá por antigüedad la retribución complementaria que recibe el tripulante de acuerdo con el tiempo de servicios prestados a la Empresa, su cuantía será como sigue:

Categoría	Importe trienio bruto - Pesetas
Capitán	7.240
Primer Oficial	5.682
Segundo Oficial	4.902
Tercer Oficial	4.568
Radio	4.902
Jefe de Máquinas	6.684
Primer Oficial de Máquinas	5.682
Segundo Oficial de Máquinas	4.902
Tercer Oficial de Máquinas	4.568
Contramaestre	4.010
Caldereta	4.010
Cocinero	4.010
Marinero	3.788
Camarero	3.788
Engrasador	3.788
Electricista	4.233
Mozo/Marmitón	3.565

Año 1989

Se entenderá por antigüedad la retribución complementaria que recibe el tripulante de acuerdo con el tiempo de servicios prestados a la Empresa, su cuantía será como sigue:

Categoría	Importe trienio bruto - Pesetas
Capitán	7.675
Primer Oficial	6.022
Segundo Oficial	5.196
Tercer Oficial	4.842
Radio	5.196
Jefe de Máquinas	7.085
Primer Oficial de Máquinas	6.022
Segundo Oficial de Máquinas	5.196
Tercer Oficial de Máquinas	4.842
Contramaestre	4.251
Caldereta	4.251
Cocinero	4.251
Marinero	4.015
Camarero	4.015
Engrasador	4.015
Electricista	4.486
Mozo/Marmitón	3.779

ANEXO 4

GRATIFICACIONES EXTRAORDINARIAS VOLUNTARIAS
DE LA EMPRESA POR ANTIGÜEDAD

Año 1988

Por cada uno de los tres primeros trienios de antigüedad se devengará, a favor de cada tripulante, una gratificación extraordinaria voluntaria de la Empresa.

Categoría	Gratificación/88 bruta - Pesetas
Capitán	85.696
Primer Oficial	68.120
Segundo Oficial	59.800
Tercer Oficial	52.104
Radio	59.800
Jefe de Máquinas	85.696
Primer Oficial de Máquinas	68.120
Segundo Oficial de Máquinas	59.800
Tercer Oficial de Máquinas	52.104
Contraestre	41.184
Caldereta	41.184
Cocinero	41.184
Marinero	38.792
Camarero	38.792
Engrasador	38.792
Electricista	48.776
Mozo/Marmitón	35.256

El tripulante con más de tres trienios de antigüedad percibirá únicamente las gratificaciones extraordinarias voluntarias de la Empresa, correspondientes a los tres primeros trienios; el tope son tres gratificaciones.

Año 1989

Por cada uno de los tres primeros trienios de antigüedad se devengará, a favor de cada tripulante, una gratificación extraordinaria voluntaria de la Empresa.

Categoría	Gratificación/89 bruta - Pesetas
Capitán	90.838
Primer Oficial	72.207
Segundo Oficial	63.388
Tercer Oficial	55.230
Radio	63.388
Jefe de Máquinas	90.838
Primer Oficial de Máquinas	72.207
Segundo Oficial de Máquinas	63.388
Tercer Oficial de Máquinas	55.230
Contraestre	43.655
Caldereta	43.655
Cocinero	43.655
Marinero	41.120
Camarero	41.120
Engrasador	41.120
Electricista	51.703
Mozo/Marmitón	37.371

El tripulante con más de tres trienios de antigüedad percibirá únicamente las gratificaciones extraordinarias voluntarias de la Empresa, correspondientes a los tres primeros trienios; el tope son tres gratificaciones.

5072 *CORRECCION de errores de la Resolución de 24 de enero de 1989, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación de la revisión salarial del Convenio Colectivo de la Empresa «Alianza Editorial, Sociedad Anónima».*

Advertido error en el texto remitido para su publicación de la Resolución de 24 de enero de 1989, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación de la revisión salarial del Convenio

Colectivo de la Empresa «Alianza Editorial, Sociedad Anónima», inserta en el «Boletín Oficial del Estado» número 28, de 2 de febrero, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En la página 3261, columna primera, en el punto primero. Revisión salarial para 1988, donde dice: «..... (I.P.C.), que para el año 1988 ha sido del 4,6 por 100», debe decir: «..... (I.P.C.), que para el año 1987 ha sido del 4,6 por 100».

MINISTERIO
DE INDUSTRIA Y ENERGIA

5073 *RESOLUCION de 26 de diciembre de 1988, de la Dirección General de Política Tecnológica, por la que se homologan tres teclados, marca «Amstrad», modelos PC-2086T, PC-2286T y PC-2386T, fabricados por «Orion Electric (Korea) Co. Ltd.», en su instalación industrial ubicada en Gummy (Corea del Sur).*

Recibida en la Dirección General de Política Tecnológica la solicitud presentada por «Amstrad España, Sociedad Anónima», con domicilio social en Aravaca, 22, municipio de Madrid, provincia de Madrid, para la homologación de tres teclados, fabricados por «Orion Electric (Korea) Co. Ltd.», en su instalación industrial ubicada en Gummy (Corea del Sur);

Resultando que por el interesado se ha presentado la documentación exigida por la legislación vigente que afecta al producto cuya homologación solicita y que el Laboratorio «CTC Servicios Electromecánicos, Sociedad Anónima», mediante dictamen con clave 2296-M-IE/1, y la Entidad colaboradora «Norcontrol, Sociedad Anónima», por certificado de clave NM-AMS-IA-03, han hecho constar, respectivamente, que los modelos presentados cumplen todas las especificaciones actualmente establecidas por el Real Decreto 1250/1985, de 19 de junio, y Orden del Ministerio de Industria y Energía de 23 de diciembre de 1985,

Esta Dirección General, de acuerdo con lo establecido en la referida disposición, ha acordado homologar los citados productos, con la contraseña de homologación GTE-0356, y fecha de caducidad el día 26 de diciembre de 1990, definiendo como características técnicas para cada marca y tipo homologado, las que se indican a continuación, debiendo el interesado presentar, en su caso, los certificados de conformidad de la producción antes del día 26 de diciembre de 1989.

Esta homologación se efectúa en relación con la disposición que se cita, y por tanto el producto deberá cumplir cualquier otro Reglamento o disposición que le sea aplicable.

El incumplimiento de cualquiera de las condiciones fundamentales en las que se basa la concesión de esta homologación dará lugar a la suspensión cautelar de la misma, independientemente de su posterior anulación, en su caso, y sin perjuicio de las responsabilidades legales que de ello pudieran derivarse.

Características comunes a todas las marcas y modelos

Primera. Descripción: Tipo de teclado.

Segunda. Descripción: Disposición de las teclas alfanuméricas.

Valor de las características para cada marca y modelo

Marca «Amstrad», modelo PC-2086T.

Características:

Primera: Combinado.

Segunda: Qwerty.

Marca «Amstrad», modelo PC-2286T.

Características:

Primera: Combinado.

Segunda: Qwerty.

Marca «Amstrad», modelo PC-2386T.

Características:

Primera: Combinado.

Segunda: Qwerty.

El titular de esta resolución presentará, dentro del periodo fijado para someterse al control y seguimiento de la producción, declaración en la que haga constar que, en la fabricación de dicho producto, los sistemas de control de calidad utilizados se mantienen como mínimo, en las mismas condiciones que en el momento de la homologación.

Lo que se hace público para general conocimiento.

Madrid, 26 de diciembre de 1988.-La Directora general, Isabel Verdeja Lizama.