

ciales pudieran corresponder por la subrogación establecida en el artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores.

B. Como quiera que los conceptos retributivos contenidos en este convenio sustituyan a todas aquellas percepciones salariales y no salariales que se venían abonando hasta su entrada en vigor, se establece un complemento personal que compense aquella diferencia de retribución que pudiera afectar negativamente a un empleado por causa de dicha sustitución.

C. Las condiciones para la adaptación a lo previsto en el presente Convenio serán específicas para el colectivo concreto que se haya incorporado a Red Eléctrica de España, S.A. y comprenderán los siguientes acuerdos:

- a) Acuerdo sobre la valoración económica, de forma individualizada, de sus percepciones salariales y no salariales.
- b) Acuerdo, en su caso, sobre el carácter del exceso de la valoración anterior sobre las percepciones que se derivan de este Convenio.
- c) Acuerdo, en su caso, sobre la categoría profesional a reconocer por la Dirección de la empresa.

DISPOSICION ADICIONAL

Las partes firmantes del presente Convenio acuerdan absorber y sustituir, mediante el mismo, la Ordenanza de Trabajo para las Industrias de Producción, Transformación, Transporte, Transmisión y Distribución de Energía Eléctrica y aquéllas que regulen las actividades incluidas en el ámbito funcional del presente Convenio, en virtud de lo previsto en la Disposición Transitoria Segunda de Ley 8/80, de 10 de marzo, por la que se aprueba el Estatuto de los Trabajadores.

ANEXO I

CATEGORIA PROFESIONAL	NIVELES RETRIBUTIVOS 1989 *					
	A	B	C	D	E	F
0						
1		1.228,324	1.330,827	1.441,885	1.562,210	1.692,577
2	1.228,324	1.330,827	1.441,885	1.562,210	1.692,577	1.833,822
3	1.330,827	1.441,885	1.562,210	1.692,577	1.833,822	1.986,855
4	1.441,885	1.562,210	1.692,577	1.833,822	1.986,855	2.152,658
5	1.562,210	1.692,577	1.833,822	1.986,855	2.152,658	2.332,297
6	1.692,577	1.833,822	1.986,855	2.152,658	2.332,297	2.526,927
7	1.833,822	1.986,855	2.152,658	2.332,297	2.526,927	2.737,799
8	1.986,855	2.152,658	2.332,297	2.526,927	2.737,799	2.966,268
9	2.152,658	2.332,297	2.526,927	2.737,799	2.966,268	3.213,803
10	2.332,297	2.526,927	2.737,799	2.966,268	3.213,803	3.481,995
11	2.526,927	2.737,799	2.966,268	3.213,803	3.481,995	3.772,568
12	2.737,799	2.966,268	3.213,803	3.481,995	3.772,568	4.087,389
13	2.966,268	3.213,803	3.481,995	3.772,568	4.087,389	4.428,481
14	3.213,803	3.481,995	3.772,568	4.087,389	4.428,481	4.798,038
15	3.481,995	3.772,568	4.087,389	4.428,481	4.798,038	5.198,434
16	3.772,568	4.087,389	4.428,481	4.798,038	5.198,434	5.632,244
17	4.087,389	4.428,481	4.798,038	5.198,434	5.632,244	6.102,254
18	4.428,481	4.798,038	5.198,434	5.632,244	6.102,254	6.611,487
19	4.798,038	5.198,434	5.632,244	6.102,254	6.611,487	7.163,216
20	5.198,434	5.632,244	6.102,254	6.611,487	7.163,216	7.760,986
21	5.632,244	6.102,254	6.611,487	7.163,216	7.760,986	8.408,641
22	6.102,254	6.611,487	7.163,216	7.760,986	8.408,641	9.112,254

* Tabla actualizada con el 34 sobre los niveles retributivos de 1.988

11392 RESOLUCION de 28 de abril de 1989, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo para el Personal de Flota de las Compañías «Líneas Asmar, Sociedad Anónima» y «Compañía Marítima Zorroza, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo para el Personal de Flota de las Compañías «Líneas Asmar, Sociedad Anónima» y «Compañía Marítima Zorroza, Sociedad Anónima», que fue suscrito con fecha 6 de marzo de 1989, de una parte, por miembros de los Comités de Flota de

las citadas razones sociales 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, 28 de abril de 1989.—El Director general, Carlos Navarro López.

SEXTO CONVENIO COLECTIVO PARA EL PERSONAL DE FLOTA DE LAS COMPAÑÍAS «LINEAS ASMAR, SOCIEDAD ANONIMA» Y «COMPANIA MARITIMA ZORROZA, SOCIEDAD ANONIMA»

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*—El presente Convenio se otorga entre las Compañías «Líneas Asmar, Sociedad Anónima» y «Compañía Marítima Zorroza, Sociedad Anónima», y su personal de Flota comprendido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante.

Art. 2.º *Vigencia, prórroga y denuncia.*—El presente Convenio entrará en vigor a partir del 1 de enero de 1989, cualquiera que sea la fecha de su firma y su duración en cuanto al articulado se refiere, será de un año.

Se considerará tácitamente prorrogado de año en año, si no lo denunciara cualquiera de las partes firmantes del mismo, con una antelación mínima de tres meses al término del mismo o, en su caso, de las prórrogas, mediante escrito a la Autoridad competente, con copia a la otra parte firmante.

Las próximas negociaciones se iniciarán dentro del primer trimestre del año siguiente.

Art. 3.º *Unidad de Empresa y Flota.*—A los efectos de observancia del presente Convenio, se ratifica el principio de unidad de Empresa y Flota para todo el conjunto de los buques de las Compañías «Líneas Asmar, Sociedad Anónima», y «Compañía Marítima Zorroza, Sociedad Anónima», actuales y futuros.

Dada la unidad de Empresa y Flota que se considera, todos los tripulantes deberán admitir ser embarcados y/o transbordados a cualquiera de los buques de ambas Empresas.

La Empresa se compromete a solucionar a los tripulantes cualquier problema que pueda surgir, basado en los aparentes cambios de Empresa que figuren en los documentos laborales y profesionales que afecten a los tripulantes.

Asimismo, la unidad de Empresa significa que, a todos los efectos de antigüedad, contratos, Seguridad Social, etc., tienen validez total y recíproca los derechos adquiridos en cualquiera de los buques de ambas Empresas.

Art. 4.º *Vinculación a la totalidad.*—A todos los efectos, el presente Convenio constituye una unidad indivisible, por lo que no podrá pretenderse la aplicación de una o varias de sus cláusulas, desechando el resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observado en su integridad y considerado globalmente.

Si la Autoridad laboral competente no aprobase alguna de las normas de este Convenio y este hecho desvirtuase el contenido del mismo, a juicio de las partes, quedará sin eficacia la totalidad del Convenio, que deberá ser considerado de nuevo por las Comisiones Negociadoras.

Art. 5.º *Compensación y absorción futuras.*—El conjunto de condiciones 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, pactado 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 mejorase cualquiera de los temas pactados no salariales, será de aplicación en su contenido y regulación sobre lo establecido en el presente Convenio.

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

- a) Titulados: Cuatro meses.
- b) Maestranza y Subalternos: Dos meses.

Durante dicho periodo de prueba, ambas partes pueden rescindir unilateralmente el contrato de trabajo, comunicándolo a la otra parte por escrito, con una antelación de ocho días.

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 período de prueba, deberá ser comunicado al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado en el párrafo anterior de este artículo.

En caso contrario se considerará al tripulante como fijo de plantilla. En el caso de que expire por voluntad del tripulante y ello ocurra en el viaje o puerto extranjero, se considerará prorrogado hasta puerto español y si el tripulante opta por desembarcar en puerto extranjero, el traslado será por cuenta del mismo.

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

Las bajas por enfermedad y accidente interrumpen el período de prueba, de conformidad con la legislación vigente.

Art. 7.º *Comisión de servicio.*—Se entenderá por comisión de servicio la misión profesional o cometidos especiales que, circunstancialmente, ordene la Empresa realizar a los tripulantes en cualquier lugar, así como la expectativa de embarque cuando el tripulante se encuentre fuera de su domicilio por orden de la Empresa.

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

Art. 8.º *Transbordo.*—Se entiende por transbordo el traslado del tripulante de un buque a otro de ambas Empresas, dentro del transcurso del período de embarque.

Existen dos clases de transbordos:

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.º No haber sido transbordado más de una vez en el período de embarque.

2.º Si el transbordo lo fuera a un buque donde las percepciones salariales resultaran inferiores a las que tenía, en condiciones homogéneas de trabajo, percibirá una cantidad equivalente a la diferencia que resulte entre el salario correspondiente al buque de origen y lo que le corresponda en su nuevo destino, referido a la mensualidad en que se realice el transbordo.

b) Por iniciativa del tripulante.—Cuando por causas justificadas el tripulante así lo solicite y la Empresa pueda proporcionárselo.

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

Art. 9.º *Licencias:*

a) Con independencia del período reglamentario de vacaciones, se reconoce el derecho a solicitar licencias por motivos que a continuación se enumeran:

De índole familiar, para asistir a curso 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.

b) La concesión de toda clase de licencias corresponde al Armador. El peticionario deberá presentar la oportuna instancia y el Armador adoptará la resolución sobre la misma dentro de los treinta días siguientes a su solicitud.

En los supuestos de licencia 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 contemplados en el apartado c). Todo ello sin perjuicio de las sanciones que puedan ponerse posteriormente a quienes no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

c) 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 2, b) y c), que correrán por cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarcar y embarcar a todos los puertos de Europa, mar Mediterráneo, mar Negro y los puertos de África, desde el paralelo de Noadibou (Port Etienne). No obstante, quedan excluidas de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos.

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

Causas	Días
Matrimonio	20
Nacimiento de hijos, hasta	15
Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos, hasta	10

Causas	Días
Muerte cónyuge e hijos, hasta	15
Muerte padres y hermanos, hasta	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 será acumulada a vacaciones, a excepción de las del matrimonio.

En cuanto a las licencias por nacimiento de hijos, se estará a lo siguiente:

a) El tripulante que en el momento del nacimiento se encuentre en la mar o en puerto de difícil traslado a su domicilio podrá optar por acumular esta licencia a vacaciones.

b) No obstante, el párrafo anterior, si a la llegada del buque a puerto español la Empresa ofrece al tripulante la oportunidad de trasladarse a su domicilio por un mínimo de seis días y el tripulante no aceptase, perderá el derecho a esta licencia.

c) Si en el momento del nacimiento, el tripulante se encuentra de vacaciones, no tendrá derecho a esta licencia, salvo que le queden por disfrutar menos de quince días, en cuyo caso podrá permanecer en su domicilio hasta quince días después del nacimiento.

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

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

2. Licencias para asistir a cursos, cursillos y exámenes:

a) Cursos oficiales para la obtención de títulos o nombramientos superiores en la Marina Mercante:

Antigüedad mínima: Dos años.

Duración: La del curso.

Salario: Base.

Número de veces: Retribuida una sola vez.

Vinculación a la Naviera: Según OTMM.

Peticiones máximas: 6 por 100 de los puestos de trabajo.

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

b) Cursillos de carácter obligatorio, complementarios a los títulos profesionales.

Antigüedad mínima: Sin limitación.

Duración: La del curso.

Salario: Base.

Número de veces: Retribuida una sola vez.

c) Cursillos de capacitación y formación profesional de los tripulantes y adecuados a los tráficoes específicos de cada Empresa.

Antigüedad mínima: Un año.

Duración: La del curso.

Salario: Base.

Número de veces: Una sola vez.

Vinculación a la Empresa: Un año.

Peticiones máximas: 1 por 100 de los puestos de trabajo.

En todas estas licencias se seguirá el orden de recepción de las peticiones formuladas hasta dichos topes, pudiendo concederlos durante el período de vacaciones.

Si los tripulantes se integran a cualquiera de los cursos durante sus vacaciones, éstas quedarán interrumpidas.

d) Cursillos por necesidad de la Empresa: Cuando algunos de los cursos de los apartados anteriores se realicen por necesidad de la Empresa, el tripulante se hallará en situación de comisión de servicio todo el tiempo que duren dichos cursos.

3. Licencias para asuntos propios.—Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora por un período de hasta seis meses, que podrán concederse por el Armador 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. 10. *Excedencias.*

a) Voluntaria: Puede 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 su presentación.

El plazo mínimo para la excedencia 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 le 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 en su categoría.

En el supuesto de que no existiera vacante en su categoría y el excedente optara voluntariamente por alguna de categoría inferior dentro de su especialidad percibirá el salario correspondiente a esta última hasta que se produzca la incorporación a la categoría que le corresponda.

El excedente, una vez reincorporado 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.

b) Forzosa: En estas licencias se estará a lo que en cada momento disponga la legislación correspondiente.

Art. 11. *Escalafones*.—La Empresa llevará obligatoriamente, de acuerdo con los artículos 69, 70, 71, 72 y 73 de la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante (OTMM), un escalafón público donde figure todo el personal de la misma con su cargo y antigüedad, respetándose lo determinado en dicha ordenanza en todos los aspectos, enviando el mismo anualmente a todos los buques cuando haya sufrido variación.

Art. 12. *Premios, faltas y sanciones*.—Se estará a lo dispuesto en los artículos 173 y siguientes de la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

Art. 13. *Dietas y viajes*.

a) Dietas: Dieta es la cantidad que se devenga diariamente para satisfacer los gastos de manutención, estancias que se originen en el desplazamiento y permanencia fuera del domicilio o buque de enrolamiento.

Se percibirán dietas en los siguientes casos:

Primero.—Comisión de servicio fuera del domicilio.

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

Tercero.—En la expectativa de embarque fuera del domicilio.

Las dietas en territorio nacional estarán integradas por el conjunto de los siguientes conceptos y valores:

Alojamiento: 4.400 pesetas.

Desayuno: 400 pesetas.

Comida: 2.100 pesetas.

Cena: 2.100 pesetas.

De estos valores, al tripulante se le abonará en nómina el(los) correspondiente(s) al concepto que haya utilizado.

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

b) Viajes.

Primero.—La Empresa abonará los gastos de viaje eligiendo el tripulante el medio de transporte más idóneo, adecuado y directo, quedando excluidos los taxis de alquiler de largo recorrido, los coches de alquiler y las clases de lujo. Para los taxis de largo recorrido, se considerará como tal las distancias superiores a 25 kilómetros.

En caso de uso de estos medios, su utilización deberá estar justificada por falta de billete de otro tipo, urgencias de embarque o porque de su utilización se deriven mayores economías de los propios gastos. El tripulante deberá presentar los justificantes correspondientes a los gastos ocasionados a fin de reintegrárselos; caso contrario no le serán abonados.

Segundo.—Para la utilización de los taxis de largo recorrido deberá existir previa autorización del Departamento de Personal.

Tercero.—El tripulante, al embarcar o desembarcar, podrá solicitar de la Empresa el que le sea facilitado el billete correspondiente.

La Empresa, dentro de sus posibilidades, reservará el billete preparado al tripulante en el aeropuerto que corresponda.

No obstante, si el tripulante, al llegar al aeropuerto, encontrase alguna dificultad para que le sea facilitado el billete en el mismo, deberá adoptar las medidas oportunas a fin de cumplir con la orden de embarque recibida.

Cualquier anomalía que le surja en el aeropuerto deberá notificarla inmediatamente al Departamento de Personal de la Empresa a fin de que, si es posible, sea subsanado.

Exceso de equipaje

Embarque de tripulantes.—En los vuelos nacionales, la Empresa abonará el exceso de equipaje, desde el peso autorizado en el billete y hasta un límite de 30 kilogramos, previa justificación con la factura correspondiente.

Desembarque de tripulantes.—Al desembarcar un tripulante y para los vuelos nacionales, en caso de exceso de equipaje, se le abonará por los mismos kilos de exceso que al embarque, previa justificación con la factura correspondiente.

Art. 14. *Manutención*.

a) La Empresa aportará la cantidad necesaria para que la alimentación a bordo sea siempre sana, variada, abundante y nutritiva, a base de productos de calidad y en perfecto estado de conservación.

b) Se formará una Comisión compuesta por el Mayordomo o Cocinero, un titulado y supervisada por el 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 inventarios de pesos y calidades.

Realizar el inventario de gambuza al final de cada mes para conocer el gasto por tripulante y día.

Establecer el cálculo de calorías y minutas.

Vigilar que los frigoríficos y oficinas a disposición de los tripulantes contengan un surtido de alimentos básicos a juicio de la Comisión.

La Comisión vigilará diariamente la relación entre comidas preparadas y tripulantes que realizarán las mismas, de forma que la cocina conozca con la debida antelación el número de tripulantes que va a efectuarlas.

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

El reparto del entrepot se efectuará por la Comisión nombrada para manutención, correspondiendo el control al Capitán del buque o persona en quien él delegue.

Art. 16. *Salarios*.—Los salarios brutos anuales para cada categoría serán fijados en los anexos 1 y 2.

El sueldo anual está dividido en doce pagas mensuales. Las pagas extraordinarias están incluidas y prorrateadas en las mensualidades. Estos salarios se abonarán en situación de expectativa.

Los salarios constan de los siguientes conceptos:

Sueldo base, plus de tonelaje y gratificación de mando para los Capitanes y Jefes de Máquinas cuando desempeñen dichos cargos.

Art. 17. *Trabajos sucios, penosos y peligrosos*.—Estarán comprendidos en este artículo todos aquellos trabajos que, en determinadas circunstancias, deban ser realizados y que, por su especial condición, índole o naturaleza implican una 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 de cofferdams.

Limpieza, picado o pintado del interior de tanques de lastre.

Limpieza, picado o pintado o encalchado de tanques de agua dulce.

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

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.

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 siguiente tabla. No obstante, en puerto podrán pactarse libremente cualquiera de ellos entre el Armador o sus representantes y la tripulación en el momento de su ejecución.

Se incluyen en este apartado la conexión y desconexión de mangueras de carga y descarga en buques petroleros que cuando tenga que realizarse por la tripulación por no haber personal ajeno que lo realice se abonará como horas extras dentro de la jornada y horas dobles fuera de la jornada.

Levantamiento o cambio de pistones, culatas y camisas del motor principal tendrán el mismo tratamiento que la conexión y desconexión de mangueras de carga y descarga.

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, cámara de bombas y calderas 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 barridos.

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 tanques sépticos.

Trabajos en el interior de conductos de humo y calderas.

Trabajos en la mar ocasionados por averías del propulsor principal.
Limpieza de sentinas corridas de bodegas.
Trabajos en cuadros eléctricos a alta tensión.
Pintado a pistola en recintos cerrados.
Encalichado o cementado en recintos cerrados.
Trabajos de interiores por debajo de -5° o por encima de 45° (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 estará totalmente prohibido.

Estúa de cadena en caja de cadenas cuando se haya de permanecer en el interior de la misma.

Recepciones o fiestas oficiales en las que el servicio o la preparación estén a cargo del personal de fonda (salvo en buques de pasaje o mixtos).

Uso de productos químicos, siempre y cuando que, en el envase, figure la condición de peligrosidad e identificación con la clásica «calavera».

Limpieza de bodegas y tanques altos laterales

Buques de carga seca

Transportes de grano y semillas a granel: La limpieza de bodegas y tanques altos laterales será siempre, en cualquier circunstancia, obligatoria para la tripulación.

La consideración económica de la limpieza de bodegas y tanques altos laterales en este transporte será la siguiente:

Buque «Marqués de Bolarque»: 94.000 pesetas.

Transporte de minerales: La limpieza de bodegas y tanques altos laterales serán siempre, en cualquier circunstancia, obligatoria para la tripulación y tendrá la consideración de sucia o penosa.

La consideración económica de la limpieza de bodegas y tanques altos laterales será la siguiente:

Se abonarán hora/hombre, si existe premura en el trabajo: 373 pesetas.

Se abonarán hora/hombre, si la limpieza se realiza fuera de la jornada de trabajo: 373 pesetas.

Se abonarán hora/hombre, si es considerado sucio o penoso: 373 pesetas.

Sin embargo, en caso de que se den las tres circunstancias, sólo se abonarán por las tres: 932 pesetas.

Estas cantidades se abonarán única y exclusivamente cuando el trabajo se realice en el interior de las bodegas y/o tanques y durante el tiempo que dure esta situación de trabajo en el interior. Cuando la limpieza se realice desde el exterior con mangueras, «gumclean», etc., no se abonarán estas cantidades.

Buques petroleros

I. Los 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.

Sólo tendrán dicha consideración cuando se realicen en el interior de los tanques y por el tiempo que permanezcan en dicho interior, no así cuando la limpieza se realice desde el exterior con mangueras, «gumclean», etc.

II. Será obligatorio que se realicen por la tripulación cuando el buque esté navegando, por seguridad del mismo. No será obligatoria su realización por parte de la tripulación cuando la limpieza se haga en puerto.

III. Condiciones económicas: Cuando la limpieza se efectúe en la mar, se abonará como horas extras.

Si la limpieza se pacta en puerto para que la realice la tripulación, se estará a lo pactado.

Seguridad e higiene de estos trabajos

Todos estos trabajos se deberán realizar en las máximas condiciones de seguridad e higiene, que deberán ser convenidas entre el Jefe del Departamento y los tripulantes afectados, no pudiendo, en ningún caso, convenirse condiciones inferiores a las recogidas en las Reglamentaciones técnicas vigentes, Ordenanzas o Convenios Internacionales.

Para cada uno de los trabajos se dotará a los tripulantes de prendas de protección personal y equipos necesarios que se establezcan para realizarlos sin riesgo o fatiga excesiva. El cumplimiento de estas condiciones será inexcusable para la realización de los trabajos.

Para determinar las condiciones de realización de los trabajos penosos o peligrosos se podrá recurrir a asesoramiento técnico de terceras personas.

La falta de estas medidas no se podrá compensar económicamente.

Si no existiese acuerdo entre el armador o sus representantes y los tripulantes que deban realizar los trabajos, sobre la adopción de tales medidas, no se obligará a efectuarlos en tanto no se pronuncie la autoridad laboral sobre las medidas a adoptar.

	De más de 35.000 TRB
Picado y pintado total de interior de la caja de cadenas	63.200
Picado y pintado total del interior de «cofferdams»	63.200
Picado y pintado o encalichado de tanques de agua dulce de hasta 100 metros cúbicos	43.600
Picado y pintado o encalichado de tanques de agua dulce de más de 100 metros cúbicos	58.900
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre hasta 100 metros cúbicos	34.900
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre de 500 a 2.000 metros cúbicos	52.300
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre mayores de 2.000 metros cúbicos	69.500
Limpieza bajo plancha de toda la sentina de máquinas	108.600
Limpieza de tanques de aceite o de combustible	41.400
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite	48.000
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas	130.900
Limpieza total de caja cadenas	44.700
Limpieza total del interior de «cofferdams»	43.600
Limpieza completa y encalichado de tanques de agua dulce de hasta 100 metros cúbicos	31.200
Limpieza completa y encalichado de tanques de agua dulce de más de 100 metros cúbicos	43.600
Limpieza completa del interior de tanques de lastre de hasta 500 metros cúbicos	38.200
Limpieza completa del interior de tanques de lastre de 500 a 2.000 metros cúbicos	55.600
Limpieza completa del interior de tanques de lastre de más de 2.000 metros cúbicos	72.000
Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas (p-p)	3.500
Limpieza completa de conductos de humo, calderas y calderetas	81.600
Limpieza completa del cárter del M. P.	6.500
Limpieza completa del interior de la galería de barridos en motor B. W. **	36.000
Limpieza completa del interior de la galería de barridos en motor Sulzer 9rmd-90 **	53.400

* P-p (por persona o tripulante): Cuando las limpiezas sean parciales, se valorará porcentualmente el trabajo de limpieza efectuado.

** Proporcional al número de cilindros, en el caso de limpieza parcial.

Art. 18. *Trabajos especiales.*—Tienen consideración de trabajos especiales aquellos cuya realización, en condiciones normales, no es obligatorio 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 o cualificado a juicio de sindicatos y organizaciones portuarias.

Son trabajos especiales:

a) Transporte de víveres para el consumo de la tripulación, así como pertrechos. No será considerado trabajo especial la distribución y estiba de víveres y pertrechos en paños y gambuzas, cuando aquellos hayan sido depositados al costado del buque por personal ajeno a la dotación del mismo.

Estos trabajos deberán ser realizados por todo el personal del buque no sujeto a guardias y disponible en esos momentos.

b) Aquellos otros que, por las peculiaridades de los mismos, con relación al buque, puedan pactarse entre la Empresa y sus tripulantes.

Art. 19. *Horas extraordinarias.*—a) 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 del tripulante, salvo en los siguientes supuestos:

1.º Los trabajos de fondeo, atraque y desatraque, enmendadas, apertura y cierre de escotillas y arranche.

2.º En la mar, siempre que las necesidades de la navegación lo exijan para llevar a buen fin el viaje iniciado por el buque, y en puerto, cuando la programada salida del buque lo requiera.

3.º Atención a la carga y las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y descarga. En estos casos se utilizará el personal estrictamente necesario.

4.º Aprovisionamiento, siempre y cuando por tener el buque que zarpar inmediatamente no pueda realizarse en jornada normal.

5.º Atención a autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.

b) No se computarán como horas extraordinarias, aunque se efectúen fuera de la jornada normal, las realizadas en los casos siguientes:

Cuando las ordene el que ejerza el mando del buque para socorrer a otros barcos o personas en peligro, sin perjuicio de los derechos que la legislación reconoce a los tripulantes en los casos de hallazgo y salvamento.

Cuando el que ejerce el mando del buque las considere necesarias o urgentes durante la navegación para la seguridad del mismo, las personas a bordo o del cargamento.

En los casos de ejercicios periódicos prescritos por la Seguridad de la Vida Humana en la Mar.

Cuando lo exijan las formalidades aduaneras, la cuarentena y otras disposiciones sanitarias.

c) El valor de las horas extraordinarias será el especificado en el anexo número 3.

Art. 20. *Bajas por enfermedad o accidente laboral.*—En las bajas por enfermedad, la Empresa complementará desde el primer día y hasta el día número 20 hasta el 75 por 100 de la base de cotización reguladora que sirva para determinar la indemnización correspondiente.

Si un tripulante sufre un accidente laboral o enfermedad profesional y debe ser hospitalizado, durante el tiempo que dure la hospitalización la Empresa complementará hasta el 100 por 100 de la base de cotización reguladora que sirva para determinar la indemnización correspondiente de la Seguridad Social y devengará vacaciones de Convenio.

Una vez terminada su hospitalización, o en las bajas por estas causas que no necesiten de la misma, se estará a lo dispuesto por la legislación vigente.

Art. 21. *Mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas.*—Se estará a lo que determine la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante (OTMM).

Art. 22. *Zonas de guerra.*—Cuando el buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, así definida por las Compañías de Seguros y el Ministerio de Asuntos Exteriores, la tripulación tendrá derecho:

a) A no partir en ese viaje, siendo el tripulante, en este caso, transbordado a otro buque. Caso de que no sea posible el transbordo inmediato, el tripulante disfrutará de las vacaciones que le correspondan o, en su defecto, de permiso particular, sin que por ello pierda ninguno de los derechos en la Empresa, no pudiéndose mantener al tripulante en esta situación por un período superior a un mes, transcurrido el cual pasará el tripulante a disfrutar de condiciones similares a las de expectativa de embarque.

b) Por carga o descarga de un buque en zona de guerra se abonará una prima especial de 150.000 pesetas a cada uno de los miembros de la tripulación que permanezca a bordo en aquellos momentos.

c) Durante la permanencia en zona de guerra, la Empresa complementará el Seguro de Vida hasta las cantidades siguientes:

Por invalidez permanente, hasta 6.000.000 de pesetas.
Por muerte, hasta 4.000.000 de pesetas.

d) Si el buque, una vez en viaje con destino desconocido, tuviera que ir a cargar o descargar en zona declarada de guerra, se dará opción al tripulante que lo desee a desembarcar en algún puerto anterior a la entrada en dicha zona.

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

Los tripulantes de los barcos que escalen en dichos puertos, antepuertos, bahías y radas o que deban 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.

Art. 24. *Seguro de Vida.*—El Seguro establecido por la Empresa garantizará las siguientes cantidades:

Muerte, 2.500.000 pesetas.
Incapacidad profesional total y permanente, 5.000.000 de pesetas.
Muerte por accidente de trabajo, 2.500.000 pesetas.

Para tener derecho a las indemnizaciones anteriormente mencionadas se estará a lo dispuesto en las condiciones generales de las pólizas suscritas con las Compañías Aseguradoras.

Estos capitales surtirán efecto a partir del día 1 de agosto, fecha de vencimiento de las pólizas.

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

a) 130.000 pesetas por pérdida total.
b) Por pérdida parcial, se abonará a juicio del Capitán una vez oído el interesado.

En el caso de que por la Empresa se abone indemnización de vestuario o se faciliten uniformes, se reducirán las indemnizaciones por pérdida de equipaje en un 20 por 100.

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

Art. 26. *Ropa de trabajo.*—La ropa de trabajo y calzado será suministrado por la Empresa, siendo en cada caso la adecuada y necesaria para cada Departamento, y ajustándose siempre a las normas de seguridad. En el caso de los Oficiales se incluirán dos «kakis» por año.

Art. 27. *Lavandería y control de artículos de limpieza.*—En concepto de lavandería y control de artículos de limpieza, se abonarán las siguientes cantidades:

Lavandería, 25.000 pesetas.
Artículos limpieza, 5.000 pesetas.

Para percibir estas cantidades deberá efectuarse el cambio de ropa semanalmente.

Art. 28. *Servicios recreativos y culturales.*—La Empresa dotará a todos sus buques de dos aparatos de TV, dos videos y dos de radio, así como de un curso de inglés, salvo en los buques de una sola cámara, que estarán dotados de un aparato de TV y otro de radio, siendo por cuenta de aquélla todos los gastos de instalación, reparación y mantenimiento.

Los buques dispondrán de una asignación anual de 75.000 pesetas, acumulables a dos años.

Esta cantidad se empleará en la compra de juegos recreativos y libros para la biblioteca del buque, que podrán ser utilizados por todos los tripulantes, debiendo remitir al efectuar alguna compra contra este fondo la factura correspondiente al Departamento Administrativo.

Art. 29. *Familiares acompañantes.*—Se entiende por familiar acompañante aquel que cuando salga el buque a viaje parta al mismo debidamente enrolado.

Todo el personal de flota puede solicitar de la Empresa, directamente o a través del Capitán, ser acompañado por la esposa o hijo mientras se encuentre embarcado.

La Empresa admitirá la solicitud hasta los límites que constituyen el uso y costumbre dentro de la misma y 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.

Igualmente acompañará certificado médico, actualizado cada año, al embarcar.

No podrán ser enroladas mujeres que se encuentren en estado de gestación, hijos menores de ocho años en viajes superiores a dos días sin escalas y, en ningún caso, el familiar que esté aquejado de cualquier enfermedad.

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

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

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 le serán servidas en el comedor en que se sirva al tripulante al que acompaña. El familiar acompañante viene obligado a cumplir las normas de seguridad que rigen en el buque.

La manutención de la esposa o familiar acompañante será por cuenta de la Empresa.

Art. 30. *Correspondencia.*—Los Capitanes deberán exponer en los tablones de anuncios las direcciones postales de los consignatarios o agentes de 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 Navicra, según lo acostumbrado.

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

Art. 31. *Natalidad.*—El tripulante fijo en la Empresa percibirá la cantidad de 20.000 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. 32. *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. Dichas preferencias en el trato incluyen la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

Art. 33. *Alumnos.*—Los alumnos de cualquier especialidad percibirán con independencia de la ayuda familiar a que tuvieran derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación por doce mensualidades, en las que se encuentran incluidos y mejorados todos sus conceptos retributivos, según tabla de salarios.

Los alumnos tendrán el régimen de jornada establecido para los Oficiales, y ésta deberá limitarse estrictamente a la necesaria para su completa formación profesional, abonándosele los trabajos excepcionales que sobrepasen la limitación anterior de jornada laboral como horas extraordinarias.

Al alumno que lleve embarcado un mínimo de ocho meses se le abonará el viaje de desembarco, hasta un importe de 50.000 pesetas. Caso de que el importe del viaje sea superior a la cantidad mencionada, la diferencia será por cuenta del interesado.

Igualmente, al alumno que desembarque por fin de prácticas en puerto español se le abonarán los gastos, siempre y cuando lleve como mínimo tres meses a bordo del mismo barco.

Art. 34. *Categorías profesionales.*—Las categorías profesionales dentro de la Empresa se agruparán de la siguiente forma:

Subalternos:

Primera categoría: Marinero, Engrasador, Ayudante de Cocina y Primer Camarero.

Segunda categoría: Mozo, Limpiador, Segundo Camarero y Marmitón.

Maestranza:

Primera categoría: Contra maestre, Calderero, Bombero, Primer Cocinero, Electricista, Mecánico y Carpintero.

Segunda categoría: Segundo Contra maestre, Segundo Cocinero y Ayudante de Bombero.

Titulados de FPNP y Oficiales: Igual que la OTM, con la salvedad de que se crea el puesto de 4.º Oficial para aquellos tripulantes que posean un título de carrera no náutica (ATS, Peritos, etc.).

Art. 35. *Cuadros de tripulación.*—Se deberán cumplir siempre los cuadros mínimos de tripulación que exijan en cada momento las autoridades competentes.

No obstante, la Empresa deberá adecuar sus cuadros de tripulaciones a las necesidades específicas de cada buque, teniendo en cuenta el grado de automatización de los mismos.

En estos momentos, las tripulaciones de los buques de la Empresa serán las siguientes:

Cargos	Rosario del Mar		Marques de Bolarque
	Normal	Automático	
Cubierta:			
Capitán	1	1	1
Primer Oficial	1	1	1
Segundo Oficial	1	1	1
Tercer Oficial	1	1	1
Oficial Radio	1	1	1
Contra maestre	1	1	1
Carpintero	—	—	—
Bombero	1	1	—
Ayudante de Bombero	—	1	—
Marinero	5	3	4
Mozo	2	4	3
Máquinas:			
Jefe Máquinas	1	1	1
Primer Oficial	1	1	1
Segundo Oficial	2	2	2
Tercer Oficial	1	—	1
Calderero	1	1	1
Mecánico	2	—	2
Electricista	1	—	1
Engrasador	4	3	3
Limpiador	1	—	2
Fonda:			
Primer Cocinero	1	1	1
Ayudante de Cocina	1	—	1
Primer Camarero	1	1	1
Segundo Camarero	1	1	1
Marmitón	1	1	1
	33	27	32

Art. 36. *Vacantes.*—Cuando el buque salga de puerto español con la falta de algún tripulante, por causas achacables a la Empresa, el sueldo correspondiente a esta vacante será repartido y percibido por aquellos tripulantes de su Departamento que se vean afectados por la misma.

Se considerará causa achacable a la Empresa cuando conozca la situación producida con una antelación mínima de cuatro días antes de la salida del buque a viaje.

Cuando estando el buque en navegación se produzca una baja por enfermedad, accidente o cualquier otra causa ajena a la voluntad de la Empresa, no dará lugar al abono de la vacante.

No obstante el párrafo anterior, si con una antelación de cuatro días para España, seis días para Europa y ocho días para el resto del mundo, al desembarque del tripulante afectado es conocida esta circunstancia en la Empresa y por ello hubiera dado tiempo suficiente para el envío del relevo al puerto de desembarque del tripulante que cause baja y no se efectúa, a partir del desembarque del mismo, se comenzará a abonar la vacante.

Si el desembarque del tripulante se efectúa con premura y materialmente es imposible el poder proveer el relevo, durante la travesía correspondiente hasta el próximo puerto de escala del buque, no será de aplicación el abono de dicha vacante.

Se exceptúa al personal de guardia de esta condición, que percibirá la vacante siempre que cubra la misma.

Si una vez conocida esta situación, la Empresa agota todos los medios necesarios usuales (teléfono, telegrama, etc.) para que el relevo llegue a tiempo antes de la salida del buque, y aun en estas circunstancias el mismo no se presentara a bordo, se considerará causa ajena a la voluntad de la Empresa.

Si el buque, por razón de su navegación y tráfico, debiera quedar fondeado y como consecuencia de ello no se pudieran efectuar embarques y desembarques, durante el tiempo en que permanezca en esta situación no dará lugar al abono de la vacante que se hubiera producido, por ser causa ajena a la voluntad de la Empresa.

Igualmente, si como consecuencia de recalar en cualquier puerto en que no estén permitidos los cambios de tripulación, caso de Nigeria, no se puede enviar el relevo, no dará lugar al abono de vacante.

Cuando un tripulante al que se le ha dado orden de embarque y sin causa justificada no se persone a bordo del buque que se le asigne, la Empresa procederá en consecuencia.

Dado el espíritu de esta cláusula, que es la de evitar que la Empresa disminuya la tripulación mínima exigida a conveniencia, todas las situaciones que se produzcan deberán ser estudiadas y razonadas en cada caso.

Art. 37. *Trabajos de categoría superior.*—Los trabajos de categoría superior darán derecho al salario correspondiente a dicha categoría superior.

El desempeño de cargos superiores durante un mínimo de ciento veinte días continuados o ciento cincuenta alternos dará derecho a consolidar la categoría desempeñada, aunque nunca podrán ser interrumpidos por estas causas los ascensos que por antigüedad correspondan a otros tripulantes.

Si el tripulante, una vez consolidada la categoría y ésta misma se le ofreciera en buque distinto al que la consolidó, y por propia voluntad, se negara a ocuparla, percibirá el salario correspondiente a la plaza que ocupe.

No se podrá negar por tres veces a ocupar la plaza ofrecida, y caso de rechazarla, perderá la consolidación en la categoría.

Art. 38. *Oficiales Radiotelegrafistas.*—Todo Oficial Radiotelegrafista se registrará por los principios generales de su cargo, y estará considerado como segundo Oficial.

El Oficial Radiotelegrafista que esté en posesión del título de primera clase, y con posterioridad a esta titulación preste servicios a la Empresa durante tres años consecutivos, ascenderá a primer Oficial Radiotelegrafista.

Art. 39. *Rotatividad.*—La Empresa procurará la rotación entre los diversos buques de su flota de todos los tripulantes. A este efecto y con carácter prioritario, procurará la reconversión de los tripulantes, mediante los cursillos necesarios para que puedan ocupar los puestos de mayor afinidad en todos los buques.

Art. 40. *Capacitación y entrenamiento.*—La Empresa promoverá entre los tripulantes las campañas de capacitación a bordo para todos aquellos puestos que lo requieran, de tal forma que en estas condiciones el tripulante pueda ocuparse en exclusiva de su propia formación.

Cualquier tiempo empleado en el tiempo de capacitación y entrenamiento por cualquier tripulante en ningún caso dará derecho a percepción de horas extraordinarias.

Art. 41. *Fondo de asistencia social.*—Continúa en vigor el fondo de asistencia social formado el 1 de enero de 1978, y con la cuantía de cotización de 160 pesetas mensuales por trabajador y el doble por parte de la Empresa.

Dado el fin que se pretende con la formación de este fondo, ningún tripulante que cause baja en la Empresa, por la causa que fuere, tendrá derecho a la devolución de lo cotizado.

Art. 42. *Nupcialidad.*—Por el concepto de nupcialidad, se le abonará al tripulante un premio de 30.000 (treinta mil) pesetas brutas.

Art. 43. *Ayuda a minusválidos.*-Todo aquel tripulante fijo en la Empresa que tenga a su cargo un hijo minusválido, y así lo acredite, recibirá una ayuda que consistirá en 10.000 (diez mil) pesetas brutas.

Art. 44. *Servicio de lanchas.*-Los servicios de lanchas en los buques fondeados, atracados a monoboyas o similares, serán distribuidos con conceptos de racionalidad y suficiencia. En los casos en los que el buque pueda poner el horario de lanchas, se cubrirán todos los relevos de guardia y la entrada y salida del personal sujeto a jornada.

Se cubrirán con taxis o autobuses las comunicaciones con el centro urbano bien comunicado más próximo al puerto de estancia, en los casos en que sea preciso.

Si por causas no achacables al tripulante, éste no pudiera regresar a bordo, la Empresa se hará cargo de los gastos razonables que su estancia en tierra origine.

Art. 45. *Jornada de trabajo.*-La jornada semanal será de cuarenta horas de trabajo efectivo y su distribución será la siguiente: De siete treinta horas a once treinta horas y de trece horas a diecisiete horas.

La jornada efectiva para todo el personal será de ocho horas diarias de lunes a sábado (a.l.), al haber efectuado la compensación de cuatro horas del sábado a la mañana por aplicación del Real Decreto 2001/1983, y del trabajo de cuatro horas del sábado tarde.

Los sábados, domingos y festivos han sido compensados en su totalidad, absorbiéndose parte en vacaciones y el resto en el salario.

Durante los domingos y festivos no se harán otros trabajos que los estrictamente necesarios de guardia, fonda y aquellos otros casos de fuerza mayor, como pueden ser: Maniobras por entradas y salidas de puerto y averías que interrumpan la marcha del buque.

El tiempo empleado en cualquier otro trabajo no estrictamente necesario será pagado como horas extraordinarias, y para su realización deberá haber conformidad por parte del interesado, así como tendrán consideración de horas extraordinarias las realizadas en maniobras o averías que superen los límites del horario laboral normal.

El personal de guardia y fonda, así como los trabajos por causa de fuerza mayor, se abonarán durante los domingos y festivos con los importes correspondientes a los módulos señalados en el anexo número 5.

Durante la jornada laboral de mañana se tendrá derecho a veinte minutos de descanso para el «coffee-time».

Para los Capitanes y Jefes de Máquinas se establece un plus de domingos y festivos consistente en 2.310 pesetas por festivo para buques en carga seca y 2.660 pesetas por festivo para buques petroleros.

Art. 46. *Vacaciones.*-El régimen general de vacaciones y descansos para el personal de flota será como sigue:

68,5 días por cada 114 días de embarque, es decir que por cada 1,6642 días de embarque corresponde 1 día descanso/vacación.

a) El desembarco por vacaciones y descansos podrá efectuarlo la Empresa desde los setenta y cinco días de embarque y hasta los ciento treinta y cinco días de embarque.

Caso de que la Empresa proceda al desembarco del tripulante antes de los setenta y cinco días, el tripulante tendrá derecho a disfrutar los que le hubieran correspondido por la campaña de setenta y cinco días.

b) A partir de los ciento treinta y cinco días de embarque continuado, los días que sobrepasen de éstos y hasta los ciento cincuenta días de embarque, las vacaciones y descansos será de un día por cada día de embarque. A partir de los ciento cincuenta días de embarque por cada día que sobrepase se contabilizará 1,6 días de vacaciones/descanso.

No obstante el párrafo anterior, la Empresa no incurrirá en penalidad en aquellos casos demostrables de dificultad y/o imposibilidad de desembarque o embarque del relevo, por causas ajenas a la misma, siempre y cuando en los treinta días anteriores a los ciento treinta y cinco no haya habido posibilidad de efectuar el relevo.

c) La Empresa podrá proceder al embarque de sus tripulantes con doce días de antelación a la fecha de terminación de sus vacaciones y descansos, quedando los días no disfrutados a favor del tripulante para su disfrute, acumulándose necesariamente al periodo siguiente.

d) Las expectativas de embarque (periodo comprendido entre la finalización de las vacaciones y descansos y hasta el embarque del tripulante), se considerarán a cuenta de los días de vacaciones que correspondan a la campaña de embarque siguiente.

No obstante el párrafo anterior, no se podrá tener al tripulante en esta situación un periodo superior a cinco días, cumplido el cual, pasará a la situación estricta de expectativa.

e) Al tripulante, al desembarcar, que así lo solicite se le enviará a su domicilio el 70 por 100 neto del importe que le corresponda por este periodo.

f) La petición expresa del tripulante de alargar la campaña por más de los días expresados no dará derecho a percibir el exceso de la misma.

Art. 47. *Tricentos.*-Los tricentos serán de igual importe para todos los tripulantes de la Empresa y el mismo será el expresado en el anexo 4

Art. 48. *Horas de expectativa.*-Son horas de expectativa las que el tripulante, estando el buque en puerto, debe permanecer a bordo si se dan las circunstancias de estar libre de servicio, el buque no va a salir

a la mar y permanece a bordo en contra de su voluntad, no realizando ningún trabajo específico.

El tabión de anuncios se colocará con un mínimo de antelación de ocho horas, pudiendo tener un margen de error de tres horas, sin que éstas devenguen horas de expectativa.

Se tendrá derecho al cobro de horas de expectativa por causas directamente imputables al buque y/o a la Empresa.

Si fuese por causas de fuerza mayor, imputable o no al buque, por lo que se originase la demora, el tripulante no tendrá derecho al devengo de horas de expectativa.

El valor de la hora de expectativa será el 50 por 100 de la hora extraordinaria normal.

Art. 49. *Premio de vinculación.*-La Empresa establece un premio de vinculación a la misma, consistente en:

a) Jubilación.-Cuando un tripulante se jubile y lleve en la Empresa una antigüedad mínima de cinco años percibirá, por una sola vez, una cantidad consistente en dos mensualidades de su salario bruto, siendo condición indispensable que haya obtenido el 100 por 100 de jubilación.

b) Jubilación anticipada.-Todo tripulante que con una antigüedad mínima de cinco años solicite su jubilación anticipada con al menos dos años a la percepción del 100 por 100 recibirá una cantidad consistente en 60.000 pesetas por años de servicio a la Empresa y con un límite máximo de veinte años.

Art. 50. *Ayuda de estudios.*-La Empresa concederá anualmente una ayuda de estudios a los hijos de los tripulantes fijos consistente en 10.000 pesetas brutas por hijo/año.

Estas cantidades se percibirán una vez que la Empresa haya recibido y aprobado los justificantes correspondientes.

Art. 51. *Aplicación de la OTMM.*-En todo lo no previsto en este Convenio seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes en cada momento en la Empresa, remitiéndose para lo no establecido en la misma, a la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante (OTMM), así como al conjunto de disposiciones legales vigentes que configuran las relaciones laborales del país.

Comisión Paritaria.-Para la vigilancia, cumplimiento e interpretación del Convenio queda constituida una Comisión Paritaria que estará compuesta por seis miembros, tres por cada representación.

Los Vocales de esta Comisión deberán ser designados de entre las personas que han intervenido en las deliberaciones y firmado el Convenio. Los representantes de los trabajadores en esta Comisión Paritaria cesarán cuando dejen de ser miembros del Comité de Empresa.

El informe de esta Comisión en las materias de su competencia será trámite previo a cualquier planteamiento ante la autoridad laboral.

La Comisión se reunirá a instancias de cualquiera de las partes, siendo necesario que la solicitud de tal reunión venga avalada por la mayoría de los miembros de la Comisión, en cuanto a la parte social se refiere.

Se establece un plazo máximo de un mes para realizar la reunión, desde la fecha de solicitud, debiendo resolverse la cuestión en litigio en el plazo de una semana desde el inicio de la reunión, a no ser que ambas partes acuerden su prórroga, y levantando acta de los acuerdos tomados en la misma.

CLAUSULAS ADICIONALES

Primera.-*Comisión de Seguridad e Higiene.* Con un criterio de unificación de las normas y los servicios de seguridad e higiene en el trabajo en los buques de la flota y buscando la cooperación efectiva de los tripulantes se constituirá 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 las dotaciones, así como el mejor cumplimiento de las normas.

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 no titulado.

Un miembro del Comité de Empresa de flota.

Si a juicio de los miembros de la Comisión fuese necesario, dada la naturaleza del tema a tratar en cada momento, 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. Funciones:

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

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

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

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

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

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

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

Con objeto de interesar a toda la tripulación en los temas relativos a la seguridad e higiene en los buques, las sugerencias que sobre esta materia formule cualquier tripulante, se llevará a cabo mediante la confección de 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 de la propia Comisión.

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

El Capitán, como Presidente de la Comisión, convocará y presidirá todas las reuniones y tomará las debidas medidas para asegurar la asistencia total de sus componentes.

Al final de cada reunión se levantará la correspondiente acta, haciéndose constar los asuntos tratados, las medidas adoptadas y las sugerencias o recomendaciones que se deseen elevar a la Dirección.

Segunda.-Actividad sindical.

Norma 1. El tripulante o tripulantes que resulten elegidos como representantes delegados ejercerán sus funciones sindicales representativas con toda libertad durante el tiempo para el que fueran elegidos, a salvo siempre de sus obligaciones de trabajo.

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

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

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

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

4. Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso o injerencia que afecte al ejercicio 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 solucionar cualquier problema que afecte a los intereses de los tripulantes, previo aviso al Capitán a través de su Jefe de Departamento.

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

1. Asistencia a Congresos, Asambleas, Consejos, Coordinadoras, en su caso y, en general, a cualquier clase de reuniones a que fueran convocados por su Sindicato.

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

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

Para la utilización de las cuarenta horas y de las de a su cargo, el Delegado 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 de Mantenimiento a bordo y Seguridad e Higiene.

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

4. Caso de que una vez finalizadas sus vacaciones existiese la imposibilidad de incorporar a un Delegado de los tripulantes a aquel en que fue elegido y se previera dicha imposibilidad por un período de tiempo superior a quince días, excepcionalmente la Empresa podrá disponer de él para otro buque por un tiempo limitado, comprometiéndose a reincorporarlo al buque del que es Delegado a la primera oportunidad.

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

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

7. Utilizar todos los servicios de impresión, comunicación y oficinas de a bordo para el desarrollo de sus funciones sindicales si fuera necesario, previa autorización del Capitán, que procurará concederle 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 de Centro de trabajo, suponga gestión en defensa de los intereses de sus representados en el buque, y se ejerza ante la Empresa o ante la autoridad laboral previa citación de ésta, se considerará que se encuentra en situación asimilada a la Comisión de Servicio, percibiendo la totalidad de los devengos que le correspondiera percibir de haber prestado su actividad laboral.

9. Criterio de excepción en los transbordos 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 miembros del Comité de Empresa de Flota, serán los responsables de su normal desarrollo.

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

Norma 6.-Podrán acogerse a excedencia por motivos sindicales aquellos tripulantes que 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 ingreso deberá solicitarse por el interesado dentro del mes siguiente a su cese en el cargo sindical que ostente.

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

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

1. Negociar y vigilar el cumplimiento del Convenio.

2. Ser informado por la Dirección de la Empresa:

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

b) Anualmente, 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 estatus jurídico de la Empresa, cuando ello suponga cualquier incidencia que afecte al volumen de empleo.

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

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

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

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

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

4. Participar como reglamentariamente se determine, en la gestión de obras sociales establecidas en la Empresa en beneficio de los trabajadores o 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 asocoren al Comité.

7. Aquellas otras que se le asigne 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.

9. Los miembros del Comité de Empresa, podrán delegar sus horas sindicales a favor de otros miembros del Comité.

CLAUSULA FINAL

Revisión salarial.—Se aplicará para 1989 la revisión salarial si el IPC supera al 31 de diciembre de dicho año el 5 por 100, abonándose la diferencia entre el IPC y el 5 por 100 con efectos de 1 de enero de 1989.

ADDENDUM

Reglamento del Fondo de Asistencia Social (FAS)

Preámbulo.—En los acuerdos de aplicación y desarrollo del Convenio General para el personal de la Marina Mercante que suscribieron las Compañías «Líneas Asmar, Sociedad Anónima» y «Compañía Marítima Zorroza, Sociedad Anónima» y su personal del mar, para el año 1978, en su artículo 13, se creó un Fondo de Asistencia Social (FAS), cuya finalidad perseguía conceder determinadas prestaciones al personal de flota de ambas Compañías.

Transcurridos los cuatro años que en el citado artículo 13, se establecieron para crear los fondos necesarios procede se efectúe el oportuno Reglamento del Fondo de Asistencia Social, para el buen funcionamiento del mismo.

Definición.—Es un fondo provisto por los tripulantes y Empresa en la proporción de 1:2, respectivamente, y que se establece cuantitativamente de acuerdo con el Convenio de Empresa vigente en cada momento. Tiene como fin el proporcionar créditos personales a los tripulantes de Empresas «Líneas Asmar, Sociedad Anónima» y «Compañía Marítima Zorroza, Sociedad Anónima», de acuerdo con el presente Reglamento.

Derecho de solicitud de crédito.—Solamente podrán beneficiarse del mismo los tripulantes que lo soliciten y que sean fijos, en cualquiera de las dos Empresas «Líneas Asmar» y «Marítima Zorroza», con una antigüedad mínima de un año.

Cuantía máxima.—La cuantía máxima del préstamo a conceder será de 1.000.000 de pesetas (un millón de pesetas).

Los créditos se concederán, siempre que el Fondo de Asistencia Social disponga de efectivo, debiendo existir siempre un saldo mínimo para emergencias de 5.000.000 de pesetas.

Intereses de los créditos concedidos.—Todos los créditos que se concedan estarán sujetos al pago de intereses sobre la cantidad concedida. El tipo de interés anual queda fijado en el 10 por 100.

Devolución de créditos.—Todos ellos se reintegrarán de nuevo al fondo por abonos mensuales en el plazo máximo de tres años, con un período de carencia de dos meses.

Forma de solicitario.—Por escrito dirigido a las oficinas centrales, indicando en el sobre «Fondo de Asistencia Social». El escrito o solicitud de crédito deberá contener los siguientes requisitos:

1. Nombre completo del solicitante.
2. Cantidad que solicita.
3. Motivo para el que se solicita y estimación de su necesidad.
4. Aportación de documentación y/o pruebas del motivo y/o necesidad de su solicitud.

Recepción de solicitudes.—En las oficinas centrales de Madrid, Departamento de Personal.

Prioridades en las concesiones de solicitudes de crédito.—La valoración de las prioridades y de la cantidades que se concedan se realizará de acuerdo con los criterios siguientes:

1. Importancia de la justificación y su urgencia.
2. Gastos de enfermedad o accidente no abonables por el ISM.
3. Adquisición de la vivienda.
4. Excedencia forzosa sin remuneración.
5. Estudios propios o de los hijos.
6. Viajes necesarios.
7. Adquisición de artículos necesarios.
8. Adquisición de artículos no necesarios.

En cada uno de los casos anteriores se tendrán en cuenta, una vez establecidas las anteriores prioridades, las siguientes situaciones:

- a) Casados, según el número de hijos.
- b) Antigüedad en la Empresa.
- c) Orden de recepción de las solicitudes.

Renovación de créditos.—No podrá obtenerse un nuevo crédito hasta pasados tres años de la concesión del anterior, con la excepción de los casos que se consideren de carácter grave y urgente.

Comisión Gestora para la concesión de préstamos.—La Comisión Gestora estará compuesta por tres miembros de la oficina y por tres representantes de los tripulantes, que deberán ser elegidos entre los miembros del Comité de Empresa de Flota.

Una vez recibidas en el Departamento de Personal las solicitudes de préstamo, se comunicarán por telegrama a los miembros de la Comisión. En el plazo máximo de diez días, los tres miembros nombrados deberán contestar dando su opinión. En caso de no recibirse contestación, la decisión de la concesión o no del préstamo se tomará por acuerdo de la mayoría recibida.

Los miembros elegidos por las tripulaciones podrán comparecer cuando así lo estimen oportuno las mismas.

Contabilización del fondo.—Se llevará a cabo por el Departamento de Contabilidad de la Sociedad, que anualmente realizará el estado de cuentas, enviándolo a los buques.

Devolución del fondo.—En caso de separación de Empresas, desaparición de ellas o de una, el Comité será el encargado de tomar las resoluciones oportunas sobre este fondo, con la asistencia y opinión de la Empresa, que renuncia expresamente a la recuperación de su aportación a este fondo.

ANEXO I

CUADRO DE SALARIOS PARA 1989

Petroleros

Categoría profesional	Salario base profesional	Plus tonelaje	Gratificación mando	Total bruto mensual	Total bruto anual
Capitán	159.000	232.290	26.700	417.990	5.015.880
Capitán adjunto	159.000	232.290	—	391.290	4.695.480
Jefe de Máquinas	150.000	229.140	22.500	401.640	4.819.680
Jefe de Máquinas adjunto	150.000	229.140	—	379.140	4.549.680
Primer Oficial	129.000	176.040	—	305.040	3.660.480
Segundo Oficial	111.000	133.380	—	244.380	2.932.560
Tercer Oficial	105.000	109.050	—	214.050	2.568.600
Cuarto Oficial	105.000	77.610	—	182.610	2.191.320
Maestranza primera	93.000	64.410	—	157.410	1.888.920
Maestranza segunda	87.000	59.640	—	146.640	1.759.680
Subalternos primera	87.000	51.210	—	138.210	1.658.520
Subalternos segunda	84.000	49.560	—	133.560	1.602.720
Alumnos	48.000	—	—	48.000	576.000

ANEXO 2
CUADRO DE SALARIOS PARA 1989
Buque «Marqués de Bolarque»

Categoría profesional	Sueldo base profesional	Plus tonelaje	Gratificación mando	Total bruto mensual	Total bruto anual
Capitán	159.000	195.780	26.700	381.480	4.577.760
Capitán adjunto	159.000	195.780	-	354.780	4.257.360
Jefe de Máquinas	150.000	193.230	22.500	365.730	4.388.760
Jefe de Máquinas adjunto	150.000	193.230	-	343.230	4.118.760
Primer Oficial	129.000	151.350	-	280.350	3.364.200
Segundo Oficial	111.000	117.090	-	228.090	2.737.080
Tercer Oficial	105.000	89.940	-	194.940	2.339.280
Cuarto Oficial	105.000	65.220	-	170.220	2.042.640
Maestranza primera	93.000	51.360	-	144.360	1.732.320
Maestranza segunda	87.000	49.530	-	136.530	1.638.360
Subalternos primera	87.000	44.460	-	131.460	1.577.520
Subalternos segunda	84.000	42.990	-	126.990	1.523.880
Alumnos	48.000	-	-	48.000	576.000

ANEXO 3
Valor horas extras 1989

Categoría	Precio
Primer Oficial	853
Segundo Oficial	749
Tercer Oficial	668
Cuarto Oficial	643
Maestranza primera	577
Maestranza segunda	555
Subalternos primera	532
Subalternos segunda	508
Alumnos	180

Sobre estos importes se incrementará un 15 por 100 en servicio de petroleros y un 5 por 100 por cada trienio.

ANEXO 4

Trienios: 4.200 pesetas para todas las categorías.

ANEXO 5

Valor de módulos

Categoría	Petroleros y obos en servicio de petroleros	«Marqués de Bolarque» y obos en carga seca
Primer Oficial	1.128	981
Segundo Oficial	1.040	904
Tercer Oficial	948	824
Cuarto Oficial	861	749
Maestranza primera	773	672
Maestranza segunda	684	595
Subalternos primera	591	514
Subalternos segunda	504	438

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

11393 RESOLUCION de 20 de marzo de 1989, de la Dirección General de Política Tecnológica, por la que se homologa un aparato receptor de televisión marca «Sanyo», modelo CEP-3359 TX SS, fabricado por «Sanyo Electric Co.», en Daito City (Osaka-Japón).

Recibida en la Dirección General de Política Tecnológica la solicitud presentada por «Sanyo España, Sociedad Anónima», con domicilio social en polígono industrial, sin número, municipio de Tudela, provin-

cia de Navarra, para la homologación de un aparato receptor de televisión fabricado por «Sanyo Electric Co.», en su instalación industrial ubicada en Daito City (Osaka-Japón).

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 de CTC Servicios Electromecánicos, Sociedad Anónima», mediante dictamen técnico, con clave 2456-B-IE/3, y la Entidad colaboradora «Tecnos Garantía de Calidad, Sociedad Anónima», por certificado de clave TM-SAN.SANE-IA-01(TV), han hecho constar, respectivamente, que el modelo presentado cumple todas las especificaciones actualmente establecidas por el Real Decreto 2379/1985, de 20 de noviembre.

Esta Dirección General, de acuerdo con lo establecido en la referida disposición, ha resuelto homologar el citado producto, con la contraseña de homologación GTV-0318, y fecha de caducidad del día 20 de marzo de 1991, definiendo como características técnicas para cada marca y modelo homologado las que se indican a continuación, debiendo el interesado presentar, en su caso, los certificados de conformidad con la producción antes del día 20 de marzo de 1990.

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: Cromaticidad de la imagen.

Segunda. Descripción: Diagonal del tubo-pantalla. Unidades: Pulgadas.

Tercera. Descripción: Mando a distancia.

Valor de las características para cada marca y modelo

Marca «Sanyo», modelo CEP-3359 TX SS.

Características:

Primera: Policromática.

Segunda: 33.

Tercera: Sí.

Para la plena vigencia de esta Resolución de homologación y el posterior certificado de conformidad, deberá cumplirse, además, lo especificado en el artículo 4.º del Real Decreto 2704/1982, de 3 de septiembre, en el sentido de obtener el certificado de aceptación radioeléctrica.

El titular de esta Resolución presentará dentro del período fijado para someterse al control y seguimiento de la producción, declaración en la que haga constar que, en la fabricación de dichos productos, 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, 20 de marzo de 1989.-La Directora general, Regina Revilla Pedreira.

11394 RESOLUCION de 20 de marzo de 1989, de la Dirección General de Política Tecnológica, por la que se homologan aparatos receptores de televisión, marca «Hantarex», modelo Cubo 28", y otras marcas y modelos, fabricados por «Nuova Sambers», en Milán (Italia).

Recibida en la Dirección General de Política Tecnológica la solicitud presentada por «Hantarex Ibérica, Sociedad Anónima», con domicilio social en la calle Aragón, 210, municipio de Barcelona, provincia de Barcelona, para la homologación de aparatos receptores de televisión fabricados por «Nuova Sambers, en su instalación industrial ubicada en Milán (Italia);

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 Central Oficial de Electrotecnia de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid, mediante dictamen técnico, con clave 89024119, y la Entidad colaboradora «Bureau Veritas Español, Sociedad Anónima», por certificado de clave BRC/1/990/B063/1988, han hecho constar, respectivamente, que los modelos presentados cumplen todas las especificaciones actualmente establecidas por el Real Decreto 2379/1985, de 20 de noviembre.

Esta Dirección General, de acuerdo con lo establecido en la referida disposición, ha resuelto homologar el citado producto, con la contraseña de homologación GTV-0319, y fecha de caducidad del día 20 de marzo de 1991, definiendo como características técnicas para cada marca y modelo homologado las que se indican a continuación, debiendo el interesado presentar, en su caso, los certificados de conformidad con la producción antes del día 20 de marzo de 1990.

El incumplimiento de cualquiera de las condiciones fundamentales en las que se basa la concesión de esta homologación dará lugar a la