

Desayuno: Estando en servicio entre las 05.30 y las 07.00 horas.
Comida: Estando en servicio 1 hora más durante el período 13.00 a 15.00 horas.
Cena: Estando en servicio 1 hora o más durante el período 21.00 a 23.00 horas.

Dichas cantidades recibirán el mismo incremento de coste de vida para 1991 que se acuerden para los salarios anualmente.

Art. 21. La revisión de los salarios los cuales se mencionan en el Convenio, se efectuarán según la decisión gubernamental española sobre los incrementos salariales, siguiendo el incremento de coste de vida y su política salarial en general y entre otras las sociedades del transporte aéreo.

Art. 22. *Seguro de vida, Fondo de pensión.*-1. «Olympic Airways» participará en los esfuerzos de otras Compañías Aéreas para la creación de una Caja de Pensión Complementaria. Las dos partes están de acuerdo que su participación será del 1 por 100 cada una.

2. La Empresa proporcionará los medios para aquellos empleados que deseen un chequeo médico completo una vez al año.

Art. 23. *Prestaciones sociales.*-La Empresa concederá las prestaciones sociales siguientes:

El primero de septiembre de cada año, la Empresa abonará anualmente a cada empleado con hijos menores de 18 años 3.500 pesetas por cada hijo.

Art. 24. *Antigüedad.*-En concepto de antigüedad los trabajadores de OA España perciben 3.500 pesetas por cada tres años de servicios en la Compañía. (Así como los artículos 12, 20 serán incrementados con el coste de la vida en 1991.)

DISPOSICION TRANSITORIA

Con respecto a las categorías profesionales es intención de las partes una vez efectuado el ordenamiento laboral en el marco de la CEC abordar el tema para adaptar la plantilla a una nueva ordenación en un próximo Convenio.

DISPOSICION FINAL

Este Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1990 y su duración es hasta el 31 de diciembre de 1991.

Independientemente de los derechos laborales del presente Convenio Colectivo, se respetarán cualquier mejora que vinieran disfrutando los trabajadores de «Olympic Airways España».

Nivel categoría válido para 1990

	Pesetas
1. Botones	74.183
2. Recepcionista/Telefonista	80.365
3. Conductor/Botones	84.074
4. Secretaria/Junior	86.546
5. Secretaria/Senior	90.256
6. Empleado Contabilidad Junior	90.256
7. Empleado Contabilidad Senior	91.492
8. Empleado Reservas/Billetes Jr.	92.728
9. Empleado Reservas/Billete Sr.	96.437
10. Promotor de Venta Junior	123.638
11. Promotor de Ventas Senior	136.002
12. Agente Tráfico Junior	98.910
13. Agente Tráfico Senior	102.627
14. Asistente Jefe de Campo	123.638
15. Supervisor Reservas/Billetes	160.729
16. Supervisor de Ventas	185.457
17. Jefe de Ventas	210.185
18. Jefe de Campo	210.185

17063 RESOLUCION de 7 de junio de 1990, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Convenio Colectivo de la Empresa «Lineas Asmar, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo de la «Empresa Lineas Asmar» que fue suscrito con fecha 27 de abril de 1990 de una parte por miembros del Comité de Flota de la citada razón social en representación del colectivo laboral afectado 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, 7 de junio de 1990.-El Director general, Carlos Navarro López.

SEPTIMO CONVENIO COLECTIVO PARA EL PERSONAL DE FLOTA DE LA COMPAÑIA «LINEAS ASMAR, SOCIEDAD ANONIMA»

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*-El presente Convenio se otorga entre la Compañía «Lineas Asmar, 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 día 1 de enero de 1990, cualquiera que sea la fecha de su firma, y su duración 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 de su vencimiento, 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 flota.*-A los efectos de observancia del presente Convenio, se ratifica el principio de unidad de Flota para todo el conjunto de los buques de la Compañía presentes y futuros.

Dada la unidad de flota que se considera, todos los tripulantes deberán admitir ser embarcados y/o transbordados a cualquiera de los buques de la misma.

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 deberá 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, cualquiera 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 el presente Convenio, se considerará provisional durante un periodo de prueba variable con arreglo a la labor a que el tripulante se dedique que no podrá ser superior al que establece la escala siguiente:

- Titulados: Cuatro meses.
- 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 mínima 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 periodo de prueba, deberá ser comunicada 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 periodo 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 o accidente, interrumpen el periodo 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 lu-

gar, 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 de trabajo normal, así como vacaciones de Convenio.

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

Existen dos clases de transbordo:

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:

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

Segundo.—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 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.

b) La concesión de toda clase de licencias corresponde al Armador. El peticionario deberá presentar la oportuna instancia y el Armador adoptará la solución 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 peticionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y las de 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
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 descrita en este apartado, será acumulada a vacaciones, a excepción de las de 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 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	2 años
Duración	la del curso
Salario	base
Número de veces retribuidas	1 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 retribuidas	1 sola vez.

c) Cursillos de capacitación y formación profesional de los tripulantes y adecuados a los tráficos específicos de la empresa:

Antigüedad mínima	1 año
Duración	la del curso
Salario	base
Número de veces retribuidas	1 sola vez.
Vinculación a la Empresa	1 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 alguno 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 6 (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 cuenta, 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 6 (seis) meses y el máximo de cinco (5) 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 definitiva en la misma. Si solicitase el reingreso, éste se efectuará tan pronto exista vacante en su categoría, pasando el tripulante a la situación de expectativa de embarque una vez haya transcurrido dos meses desde la finalización de la excedencia.

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 aquélla.

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 fi-

gure 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, estancia, etc., que se originan 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	6.000
Desayuno	400
Comida	2.100
Cena	2.100

De estos valores, al tripulante se le abonará en nómina el (o 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 por que 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 kilos, previa justificación con la factura correspondiente.

Desembarque de tripulantes

Al desembarcar el 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 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 minuta.

— 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 realización 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 correspondiendo de la nómina o pagado directamente por el tripulante.

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

Art. 16. *Salarios.*—Los salarios brutos, anuales y diarios para cada categoría, serán los figurados en el anexo número 1.

El sueldo anual está dividido en trescientos sesenta y cinco días. Las pagas extraordinarias están incluidas y prorrateadas en los sueldos diarios y anuales. Estos salarios se abonarán en situación de expectativa de embarque y situaciones asimiladas.

Los salarios constan de los siguientes conceptos: Sueldo base, Plus de tonelaje, Gratificación de Mando para los Capitanes y Jefes de Máquinas cuando desempeñen dichos cargos.

En el supuesto de que se incorpore a la Flota de «Lineas Asmar, Sociedad Anónima» un buque o buques cuya clase o características difiriesen sustancialmente de las del buque que actualmente posee, se procederá de forma inmediata a la negociación con el Comité de Flota de aquellas condiciones laborales que requieran una regulación específica.

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 lastres.

— Limpieza, picado o pintado o encalichado 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 ceite 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 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 la realice, se abonará como horas extras dentro de la jornada y horas dobles fuera de la jornada.

— Levantamiento o cambio de pistones, culatas, camisas y válvulas de escape 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 humos y calderas.

— Trabajos en la mar ocasionados por averías del Motor Principal.

— Limpieza de sentinas corridas de bodegas.

— Trabajos de cuadros eléctricos a alta tensión.

— Pintado a pistola en recintos cerrados.

— Encalichado o cementado en recintos cerrados.

— Trabajos de interior por debajo de -5° o por encima de 45° (las bodegas no frigoríficas se consideran como exteriores).

- En el mar, subida a alturas superiores a 1,5 metros en los palos. Siempre que sea necesario para la seguridad del buque. En caso contrario estará totalmente prohibido (cuando se realice en el vacío se requerirá en cada caso esta catalogación por la Comisión de Seguridad).

- Estiba de cadenas 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 preparación estén a cargo del personal de fonda (salvo en los 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».

I. Los trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga de 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 se permanezca 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, estará a lo pactado.

- Cuando los trabajos comprendidos en este artículo deban ser realizados por un equipo, a cada uno de los componentes del mismo se les aplicará las condiciones económicas previstas, con independencia de la función que desarrolle cada uno.

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 estos trabajos se dotará a los tripulantes de prendas de protección personal y equipos necesarios que se establezcan para realizarlos sin riesgo o fatigas excesivas. 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.

Tabla de valores de estos trabajos

	De más de 35.000 TRB
Picado y pintado total del interior de la caja de cadenas	68.200
Picado y pintado total del interior de cofferdams	68.200
Picado y pintado o encalichado de tanques de agua dulce de hasta 100 m ³	47.000
Picado y pintado o encalichado de tanques de agua dulce de más de 100 m ³	63.600
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre hasta 500 m ³	37.600
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre de 500 m ³ a 2.000 m ³	56.500
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre mayores de 2.000 m ³	75.000
Limpieza bajo plancha de toda la sentina de máquinas	117.000
Limpieza de tanques de aceite o de combustible	44.700
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite	51.800
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas	141.000
Limpieza total de caja de cadenas	48.200
Limpieza total del interior de cofferdams	47.000
Limpieza completa y encalichado de tanques de agua dulce de hasta 100 m ³	33.700

	De más de 35.000 TRB
Limpieza completa y encalichado de tanques de agua dulce de más de 100 m ³	47.000
Limpieza completa del interior de tanques de lastre de hasta 500 m ³	41.200
Limpieza completa del interior de tanques de lastre de 500 a 2.000 m ³	60.000
Limpieza completa del interior de tanques de lastre de más de 2.000 m ³	77.800
Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas (p.p.)	3.800
Limpieza completa de conductos de humo, calderas y calderetas	88.000
Limpieza completa del cárter del M.P.	7.000
Limpieza completa del interior de la galería de barridos, en motor, B.W. (**)	39.000

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.º *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 suficientes o cualificado a juicio de sindicatos y organizaciones portuarias.

Son trabajos especiales:

a) Transporte de viveres para el consumo de la tripulación, así como pertrechos. No será considerado trabajo especial la distribución y estiba de viveres y pertrechos en pañoles y y gambuzas, cuando aquéllos 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.º *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:

Primero.-Los trabajos de fondeo, atraque y desatraque, enmendadas, apertura y cierre de escotillas y arranque.

Segundo.-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.

Tercero.-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.

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

Quinto.-Atención a Autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.

b) No se computarán como horas extraordinarias, aunque se efectúen fuera de 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 el 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 2.

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 sirve 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 (CTMM).

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 periodo 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 tripulantes 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 pesetas
Por muerte, hasta	4.000.000 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 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) 150.000 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 suministrada 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	26.000 pesetas
Artículos de limpieza	6.000 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 2 aparatos de televisión, dos videos y dos de ra-

dio, así como de un curso de inglés, salvo en los buques de una sola cámara, que estarán dotados de un aparato de televisión y otro de radio, siendo por cuenta de aquella todos los gastos de instalación, reparación y mantenimiento.

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

Estas cantidades se emplearán en la compra de juegos recreativos y libros para la Biblioteca de 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, técnicas, 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 8 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 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 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 de 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 cargas que dirigidas a los tripulantes se hayan recibido en la Naviera, 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 tuviera derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación diaria, en las que se encuentran incluidos y mejorados todos los 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, abonándose los trabajos excepcionales que sobrepasen la limitación anterior de jornada laboral, como horas extraordinarias.

El alumno que lleve embarcado un mínimo de 8 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 incidencias en puerto español, se le abonarán los gastos, siempre y cuando lleve como mínimo tres meses a bordo del mismo buque.

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 OTMM, 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 los siguientes:

Cargos	Rosario del Mar	
	Normal	Automát.
Cubierta		
Capitán	1	1
Primer Oficial	1	1
Segundo Oficial	1	1
Tercer Oficial	1	1
Oficial de radio	1	1
Contra maestre	1	1
Bombero	1	1
Ayudante Bombero	—	1
Marinero	5	3
Mozo	2	4
Máquinas		
Jefe Máquinas	1	1
Primer Oficial Máquinas	1	1
Segundo Oficial Máquinas	2	2
Tercer Oficial Máquinas	1	—
Calderero	1	1
Mecánico	2	—
Electricista	1	—
Engrasador	4	3
Limpiador	1	—
Fonda		
Primer Cocinero	1	1
Ayudante Cocina	1	—
Primer Camarero	1	1
Segundo Camarero	1	1
Marmitón	1	1
	33	27

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 en 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 causa baja y no se efectúa, a partir del desembarque del mismo, se comenzará a abonar la 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 cir-

cunstancias 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 recalarse en cualquier puerto en que no estén permitidos los cambios de tripulación, caso Nigeria, no se puede enviar al 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 en categoría superior.*—Los trabajos en categoría superior darán derecho al salario correspondiente a dicha categoría superior.

El desempeño de cargos superiores durante un mínimo de 120 días continuados o 150 alternos, darán 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 esta 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. *Nupcialidad.*—Por el concepto de nupcialidad, se le abonará al tripulante un premio de treinta mil pesetas (30.000) brutas.

Art. 42. *Ayuda 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 diez mil pesetas (10.000) brutas.

Art. 43. *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. 44. *Jornada de trabajo.*—La jornada semanal será de 40 horas de trabajo efectivo y su distribución será la siguiente: de 7,30 horas a 11,30 horas y de 13,00 horas a 17,00 horas.

La jornada efectiva, para todo el personal, será de 8 horas diarias de lunes a sábado (a.i.), al haber efectuado la compensación de 4 horas del sábado a la mañana por la aplicación del Real Decreto 2001/1983, y del trabajo de 4 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 las 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 extras, y para su realización deberá haber conformidad por parte del interesado, así como tendrán consideración de horas extras, las realizadas en maniobras o averías que superen los límites del horario laboral normal.

El personal de guardia y fonda, así como los trabajos que realice el personal de día, dentro de los límites considerados como jornada

laboral normal, durante los domingos y festivos, se abonarán con los importes correspondientes a los módulos señalados en el anexo número 1, teniendo en cuenta que estos valores son por hora trabajada.

El personal no sujeto a guardia, dedicará la jornada de sábado a la tarde a los ejercicios de abandono y contra incendios, así como al aseo y limpieza de camarotes.

Durante la jornada laboral de mañana, se tendrá derecho a 20 minutos de descanso para el «coffee-time».

Los Capitanes y Jefes de Máquinas percibirán por cada domingo y festivo un plus consistente en el importe figurado en el anexo 1, columna de módulos.

Art. 45. *Vacaciones.*—El régimen general de vacaciones y descansos para todo 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 de descanso/vacación.

a) El desembarco por vacaciones y descansos podrá efectuarlo la Empresa desde los 75 días de embarque y hasta los 120 días de embarque.

Caso de que la Empresa proceda al desembarque del tripulante antes de los 75 días, el tripulante tendrá derecho a disfrutar los que le hubieran correspondido por la campaña de 75 días.

b) A partir de los 120 días de embarque continuado, los días que sobrepasen de éstos y hasta los 130 días de embarque, las vacaciones y descansos serán de 1 día por cada día de embarque. A partir de los 130 días de embarque por cada día que sobrepase se le contabilizará al tripulante 1,6 días de vacaciones y descansos.

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 30 días anteriores a los 120 no haya habido posibilidad de efectuar el relevo.

c) La Empresa podrá proceder al embarque de sus tripulantes con nueve (9) 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 (5) 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) En los casos de que por causas de fuerza mayor se tuviesen que interrumpir el disfrute de las vacaciones antes de transcurridos los 10 días de disfrute de las mismas y tuviese que embarcar el tripulante, se considerará como no disfrutados estos días, debiendo acumularse al desembarcar, a las vacaciones generadas, la totalidad de los días interrumpidos.

La Empresa queda obligada a desembarcar al tripulante que le aconteciese lo anterior, en el puerto comunicado siguiente después de este segundo embarque.

Art. 46. *Trienios.*—Los trienios serán de igual importe para todos los tripulantes de la Empresa. El importe diario será el expresado en el Anexo número 3.

Art. 47. *Horas de expectativa.*—Son horas de expectativa las que el tripulante, estando el buque en puerto, deba 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 tablón de anuncios se colocará con un mínimo de antelación de 8 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 no 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 del de la hora extra normal.

Art. 48. *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 5 años, percibirá por una sola vez, una cantidad consistente en dos (2) 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 5 años solicite su jubilación anticipada con al menos 2 años a la percepción del 100 por 100, recibirá una cantidad consistente en 60.000 pesetas por año de servicio a la Empresa y con un límite máximo de 20 años.

Art. 49. *Ayuda de estudios.*—La Empresa concederá anualmente una ayuda de estudios a los hijos de los tripulantes fijos, consistente en 12.000 pesetas brutas por hijo/año.

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

Art. 50. *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 presente Convenio, queda constituida una Comisión Paritaria que estará compuesta por seis (6) 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 a 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.

Cláusula adicional 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.

Primero.—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.

Segundo.—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.

Tercero.—Funciones:

a) Velar a bordo que se cumpla con 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 reglamentarios. Los ejercicios de adiestramiento y práctica a bordo (abandono, contra incendios, emergencias, etc.) se realizarán periódicamente.

g) Proponer la concesión de recompensas al personal que se distinga por su comportamiento o intervención en actos meritorios, así como sanciones a quien incumple 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 un parte por triplicado, destinándose una copia para la Comisión, otra para el interesado y la última será remitida a la Dirección de la Empresa junto con un informe de la propia Comisión.

Reuniones:

La Comisión se reunirá cada mes con carácter obligatorio en sesión ordinaria, y con carácter extraordinario cuando así lo estime conveniente el Capitán por propia iniciativa o a petición razonada de los 2/3 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.

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

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

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

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

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

Cuarto.—Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso o injerencia que afecte al ejercicio de su función.

Quinto.—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 40 horas laborales retribuidas mensuales para el ejercicio de su actividad en los siguientes casos:

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

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

Tercero.—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 o de las de 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 miembros del Comité de Empresa de Flota.

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

Segundo.—Integrarse en las Comisiones de Manutención a bordo y Seguridad e Higiene.

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

Cuarto.—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 viera 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.

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

Sexto.—Ser informado por el Capitán de todas las sanciones impuestas por faltas muy graves.

Séptimo.—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 única y exclusivamente de carácter sindical, correrán a cargo de los tripulantes.

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

Noveno.—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 y 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 fuera 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 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 en 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 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 de reservado. Esta obligación de sigilo se extenderá a los expertos que asesoren 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.

Cláusula adicional tercera

Contratación

La Dirección de la Empresa, tan pronto obren en su poder, informará a los representantes sindicales de los contratos suscritos con el personal de flota, sus modificaciones o prórrogas.

A estos efectos se entenderán como representantes sindicales de los trabajadores, a los miembros de Secciones Sindicales, Comité de Empresa y Delegados de Personal.

Cláusula final

Revisión Salarial

Se aplicará para 1990 la revisión salarial, si el IPC supera el 31 de diciembre de dicho año, el 6 por 100, abonándose la diferencia entre el IPC y el 6 por 100, con efectos de 1 de enero de 1990.

Cláusula de Retroactividad

Los efectos retroactivos de estos acuerdos serán, en cuanto a salarios, antigüedad y horas extraordinarias, a partir del día 1 de enero de 1990.

En cuanto a las modificaciones introducidas en el artículo de vacaciones, entrarán en vigor a partir de los embarques que se produzcan con posterioridad al 1 de mayo de 1990.

**CUADRO DE SALARIOS BRUTOS PARA 1990
BUQUE «ROSARIO DEL MAR»**

ANEXO NUMERO 1

Categorías	I Salario Profesional		Módulos
	Día	Año	
Capitán	15.123	5.519.895	3.192
Jefe de Máquinas	14.532	5.304.180	3.192
1.º Oficiales	11.036	4.028.140	338
2.º Oficiales	8.842	2.227.330	312
3.º Oficiales	7.745	2.826.925	284
4.º Oficiales	6.607	2.411.555	258
Maestranza 1.ª	5.695	2.078.675	232
Maestranza 2.ª	5.206	1.936.690	205
Subalternos 1.ª	5.000	1.825.000	177
Subalternos 2.ª	4.832	1.763.680	151
Alumnos	1.705	622.325	—

HORAS EXTRAORDINARIAS

ANEXO NUMERO 2

Categorías	Número de Trienios										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.º Oficial	1.079	1.133	1.187	1.241	1.295	1.349	1.403	1.457	1.511	1.564	1.618
2.º Oficial	947	994	1.042	1.089	1.136	1.184	1.231	1.278	1.326	1.373	1.420
3.º Oficial	845	887	929	972	1.014	1.056	1.098	1.141	1.183	1.225	1.267
4.º Oficial	812	852	893	934	974	1.015	1.056	1.096	1.137	1.177	1.218
Maestranza 1.ª	731	767	804	841	877	914	950	987	1.023	1.060	1.096
Maestranza 2.ª	701	736	771	806	841	876	911	946	981	1.016	1.051
Subalternos 1.ª	673	707	740	774	808	841	875	908	942	976	1.009
Subalternos 2.ª	642	674	706	738	770	802	835	867	899	931	963
Alumnos	228	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Nota: En estos importes va incluido el 15 por 100 de peligrosidad por transporte de petróleo.

ANTIGÜEDAD

ANEXO NUMERO 3

Categorías	Trienios										
	Pesetas/día										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Todas las categorías	149	298	447	596	745	894	1.043	1.192	1.341	1.490	

17064 RESOLUCION de 8 de junio de 1990, de la Dirección General de Trabajo, por la que se acuerda la inscripción y publicación del V Convenio Colectivo de «Centros de Asistencia, Atención, Diagnóstico, Rehabilitación y Promoción de Minusválidos».

Visto el texto del V Convenio Colectivo de «Centros de Asistencia, Atención, Diagnóstico, Rehabilitación y Promoción de Minusválidos», que fue suscrito con fecha 6 de abril de 1990, de una parte, por la Asociación Nacional de Centros de Educación Especial (AN-CEE), en representación de las Empresas del Sector, y de otra, por el Sindicato FETE-UGT, en representación de los trabajadores del mismo, 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, 8 de junio de 1990.—El Director general, Carlos Navarro López.