

**24596** *ORDEN de 3 de septiembre de 1991 por la que se concede al Instituto de Formación Profesional de Zuera (Zaragoza) la denominación de «Gallicum».*

En sesión ordinaria del Consejo Escolar del Instituto de Formación Profesional de Zuera (Zaragoza) se acordó proponer para dicho Centro la denominación de «Gallicum». Visto el artículo 8.º del Reglamento provisional de los Centros de Formación Profesional de fecha 30 de noviembre de 1975 («Boletín Oficial del Estado» de 20 de diciembre); la Ley Orgánica del Derecho a la Educación 8/1985, de 3 de julio («Boletín Oficial del Estado» del 4) y el Real Decreto 2376/1985, de 18 de diciembre («Boletín Oficial del Estado» del 27), que aprueba el Reglamento de los órganos de gobierno de los Centros públicos de Educación General Básica, Bachillerato y Formación Profesional.

Este Ministerio ha dispuesto conceder al Instituto de Formación Profesional de Zuera (Zaragoza) la denominación de «Gallicum».

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 3 de septiembre de 1991.-P. D. (Orden de 26 de octubre de 1988 «Boletín Oficial del Estado» del 28), el Secretario de Estado de Educación, Alfredo Pérez Rubalcaba.

Ilma. Sra. Directora general de Centros Escolares.

## MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

**24597** *RESOLUCION de 20 de septiembre de 1991, 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 «Marítima Arroyofrío, Sociedad Anónima».*

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Marítima Arroyofrío, Sociedad Anónima», que fue suscrito con fecha 23 de agosto de 1991, de una parte, por Delegados de Personal 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, 20 de septiembre de 1991.-La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

### CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «MARITIMA ARROYOFRIO, SOCIEDAD ANONIMA»

Artículo 1.º *Vigencia*.-El presente Convenio Colectivo entrará en vigor el 1 de enero de 1991 hasta el 31 de diciembre de 1992. Quedará prorrogado por periodos anuales sucesivos de no haberse denunciado por alguna de las partes firmantes, con una antelación de tres meses anteriores a su vencimiento.

La denuncia por cualquiera de las partes, habrá de realizarse ante el Organismo de Trabajo pertinente, dando conocimiento de la misma a la otra parte.

Art. 2.º *Ambito de aplicación*.-El presente Convenio Colectivo, tiene carácter de Empresa y regula las condiciones económicas y de trabajo entre «Marítima Arroyofrío, Sociedad Anónima» y el personal de su plantilla de Flota.

No será de aplicación el contenido de este Convenio para el personal de Inspección o el embarcado que desempeñe sus servicios en tierra.

Art. 3.º *Vinculación a la totalidad*.-A los efectos de aplicación del presente Convenio, éste constituye un todo orgánico indivisible, por lo que no podrá pretenderse la aplicación de una o varias de sus normas desechando el resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observado en su integridad y considerado globalmente. Si la Autoridad Laboral competente no aprobase alguna de las normas de este Convenio y este hecho desvirtuara el contenido del mismo, a juicio de las partes, quedará sin eficacia la totalidad del Convenio que deberá ser considerado de nuevo por las Comisiones Negociadoras.

Art. 4.º *Prórroga y denuncia*.-Se prorrogará por espacios consecutivos de un año, de no mediar denuncia por alguna de las partes contratantes.

Dicha denuncia podrá ser cursada independientemente por las partes ante el Organismo competente, durante los tres últimos meses antes de su vencimiento.

Art. 5.º *Mejoras futuras*.-Si una vez vigente el presente Convenio, entraran en vigor Convenios de ámbito superior y para el sector de la Marina Mercante, aplicables a las relaciones económicas, sociales y de trabajo de esta Empresa, que establezcan condiciones más favorables para los trabajadores, y siempre que estas condiciones tengan carácter estrictamente oficial y estén publicadas en el «Boletín Oficial del Estado», se aplicarán de acuerdo con el mismo y su entrada en vigor será la que en el citado «Boletín Oficial del Estado» se indique.

Art. 6.º *Imprevistos Convenio*.-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 las mismas, a la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, así como al conjunto de las disposiciones legales vigentes que configuran las relaciones laborales del Estado Español y Estatuto de los Trabajadores.

Art. 7.º *Periodo de prueba*.-El personal de nuevo ingreso contratado en período de fijo, se considerará en situación de período de prueba, según la función que el tripulante contratado desempeñe, y no podrá ser superior a los periodos que se establecen seguidamente:

Mandos y Oficiales: Tres meses de trabajo efectivo.

Maestranza y subalternos: Dos meses de trabajo efectivo.

Durante dicho período, ambas partes pueden rescindir el Contrato de Trabajo, mediante preaviso de ocho días.

En el caso de que el período de prueba expire en el transcurso de una travesía, éste se considerará prorrogado hasta que el buque toque puerto español. Si el tripulante optase por desembarcar en puerto extranjero, el traslado de los gastos de viaje que se originen serán por cuenta del interesado.

Una vez finalizado el período de prueba a satisfacción de las partes, el tripulante pasará a figurar en la plantilla de personal fijo en la Empresa, computándose el período de prueba a efectos de antigüedad.

Una vez finalizado el período de prueba y/o con la llegada del buque a puerto español, los gastos de viaje y dietas hasta la llegada al lugar acordado en el Contrato, será por cuenta de la Empresa.

Las bajas por enfermedad común o accidente laboral, interrumpen el período de prueba de acuerdo con la Legislación vigente.

Art. 8.º *Interinaje y personal eventual*.-De acuerdo con el Estatuto de los Trabajadores o norma legal vigente.

Art. 9.º *Trabajos en categoría superior*:

a) La realización de trabajos en categoría superior dan derecho a la percepción de los mismos beneficios que correspondan a dicha categoría.

b) El desempeño de este puesto durante un período superior a noventa días continuados dará derecho a consolidar este puesto.

Lo no indicado en los párrafos anteriores estará de acuerdo en su totalidad con el artículo 23 del Estatuto de los Trabajadores y Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, artículo 76.

En el caso de finiquitación del plazo establecido por la mar, se considerará prorrogado hasta la llegada a puerto español.

Art. 10. *Comisión de Servicio*.-Se entenderá por Comisión de Servicio la misión de trabajo profesional que ordene la Empresa realizar al tripulante en cualquier lugar.

Durante el período de Comisión de Servicio, los tripulantes percibirán el salario profesional, más la antigüedad, y el importe de dietas que correspondan por encontrarse fuera de su domicilio habitual.

En la circunstancia de encontrarse fuera de su domicilio, las vacaciones se regirán de régimen de mar, y si fuera en su domicilio de acuerdo con la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante.

En cualquier caso los gastos de viaje que pudieran ocasionarse, se abonarán previa justificación, debiendo la Empresa adelantar una cantidad estimada por el importe de dichos gastos.

Art. 11. *Transbordo*.-La Naviera atenderá las peticiones de los tripulantes relacionados con su destino, en relación a sus domicilios legales u otras causas justificadas.

No obstante, se acuerdan dos situaciones de transbordo:

Primero.-Por necesidad del servicio.

Segundo.-Por iniciativa de los tripulantes.

Se procurará guardar el orden inverso de antigüedad de cada categoría en la Naviera.

Art. 12. *Expectativa de embarque en el domicilio*.-Se considera expectativa de embarque la situación del tripulante que se halle en su domicilio procedente de una situación diferente a la de embarque, estando disponible y a órdenes de la Empresa.

La expectativa de embarque durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio.

El período máximo que se establece para esta situación es de treinta días, pasando a partir de este momento a situación de Comisión de Servicio.

Durante la expectativa de embarque se percibirá el salario profesional y vacaciones de Ordenanza de Trabajo.

Si por causas ajenas a las partes, el buque se encontrara en puerto extranjero, y se viera imposibilitado de regresar a la Península, motivando expectativas en su plantilla, el personal que pudiera encontrarse afectado por tal motivo, seguirá en dicha situación hasta la llegada del buque a puerto español.

Art. 13. *Licencias.*—Se reconoce el derecho a disfrutar de licencias por los motivos siguientes: De índole familiar, asuntos propios, cursillos por necesidad de la Empresa y exámenes para la obtención de títulos.

La concesión de toda clase de licencias, serán autorizadas por la Empresa.

El peticionario deberá dirigir la correspondiente solicitud a la Naviera, y ésta optar la resolución sobre la misma dentro de los treinta días siguientes a su solicitud.

Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias, correrá por cuenta del solicitante a excepción de las ocasionadas en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos, y de los cursillos por necesidad de la Empresa.

Las licencias por índole familiar serán: Matrimonio, veintidós días; nacimiento hijos, veinte días; enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos, quince días; muerte cónyuge e hijos, quince días; muerte padres y hermanos, quince días.

No obstante estos plazos, y con carácter excepcional según las circunstancias, podrán ser ampliados, concediendo la Empresa los días necesarios y siempre y cuando sea compatible con el servicio.

Los tripulantes que disfruten las licencias previstas en este apartado, percibirán el salario profesional correspondiente más antigüedad.

Las licencias para asistir a exámenes o cursillos para la obtención de títulos o nombramientos superiores en la Marina Mercante, se estará a las siguientes condiciones: Antigüedad mínima de la Empresa, dos años; duración de la licencia, tiempo solicitado de la situación; remuneración salarial, hasta un máximo de cuatro meses; concesión de las licencias, una sola vez; vinculación posterior a la naviera, según lo previsto en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, salvo liquidación de los importes abonados; peticiones máximas, 6 por 100 de los puestos de trabajo de cada categoría.

Durante dichas licencias, se enviará a la Empresa justificante de asistencia expedida por el Organismo correspondiente, con el fin de tener derecho a la retribución.

En todas las licencias se seguirá el orden de antigüedad, hasta completar los topes establecidos. La Empresa atenderá las peticiones formuladas, pudiendo concederlas durante el periodo de vacaciones.

Cuando se realicen cursillos por necesidad de la Empresa, el tripulante se hallará en situación de servicio todo el tiempo que duren dichos cursos.

Las licencias por asuntos propios, podrán solicitarse por necesidad de atender personalmente asuntos de índole particular que no admitan demora y por un período máximo de seis meses, que se concederán por la Empresa previa petición.

Art. 14. *Excedencia voluntaria.*—Puede solicitarla cada tripulante que cuente el menos con un año 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 dos 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 de su categoría.

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

El excedente, una vez incorporado a la Empresa, no podrá solicitar una nueva excedencia hasta que no hayan transcurrido, al menos, cuatro años de servicio activo en la Compañía, desde que aquélla se produjo.

Art. 15. *Cuadro orgánico y aplicación del mismo.*—Se obligará a la existencia, como mínimo, de un cuadro orgánico por buque, actualizado y legalizado por las autoridades competentes, en un lugar de libre acceso a toda la tripulación.

En el caso de que las autoridades competentes varíen el cuadro orgánico, dicha variación se enviará al Capitán del buque para su conocimiento e información de toda la tripulación.

Todos los buques componentes de la flota, estarán obligados a tener el cuadro orgánico totalmente actualizado, de acuerdo con su cuadro indicador de tripulaciones mínimas.

Cada componente de la dotación del buque deberá saber ejecutar correctamente los diferentes ejercicios que los mencionados cuadros indiquen.

La falta de conocimiento y ejecución de los mismos, supondrá sanción de acuerdo con la Ley vigente en su momento.

#### Art. 16. *Escalafón:*

a) La Empresa está obligada a confeccionar un escalafón público de todos los tripulantes de la Empresa, en el que figurará nombre, apellidos, cargo y fecha de ingreso en la Empresa, así como las notas aclaratorias que se consideren convenientes.

b) Siempre que la capacidad profesional lo permita, se respetará el mismo para proveer los ascensos y plazas en tierra.

c) Este escalafón se editará y se exigirá que haya un ejemplar actualizado en cada buque, al cual tendrá acceso cualquier miembro de la tripulación.

Art. 17. *Dietas y viajes.*—Dieta es la cantidad que se devenga diariamente para satisfacer los gastos de manutención y estancias que se originan en el desplazamiento y permanencia fuera del domicilio o del buque de enrolamiento.

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.

La dieta en territorio nacional vendrá integrada por el conjunto de los siguientes conceptos y valores: Se considerarán dietas enteras o medias dietas, 6.000 y 3.000 pesetas, respectivamente, y en este último caso cuando no se pernocte.

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

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 uno de estos medios, su utilización deberá estar justificada por falta de billete de otro tipo, urgencia de embarque, o porque de utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante presentará los comprobantes.

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

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

Se percibirá la dieta entera exclusivamente por cada día natural en que se pernocte fuera de la residencia oficial, buque de la Compañía o medio de transporte.

Se percibirá media dieta cuando la salida y llegada se realice en el mismo día.

No se percibirá dieta alguna cuando la llegada al buque o a la residencia se produzca antes de las doce horas, y el viaje haya durado menos de cuatro horas o la distancia recorrida sea inferior a 200 kilómetros.

Art. 18. *Manutención.*—El importe por el concepto de manutención será abonado por la Empresa, a razón de 950 pesetas por tripulante y/o acompañante y día, siendo ésta controlada tanto en cantidad como en calidad por dos miembros de la tripulación, procurando el Capitán que los componentes de la citada comisión sean rotativos y de diferentes categorías.

Dicha comisión vigilará que la manutención sea variada, sana y abundante y apropiada en cada caso a la navegación que realice el buque.

Este cometido no devengará horas extraordinarias en ningún momento.

La manutención en ningún momento tendrá la consideración de salario, por consiguiente, no será exigible durante el período de vacaciones, permisos, licencias, etc.

Art. 19. *Entrepot.*—El entrepot normal será adquirido por la Empresa, descontado en la columna correspondiente de la nómina o pagado directamente por el tripulante.

El reparto del entrepot se efectuará por la comisión sobre cantidad y calidad de la comida a bordo, correspondiendo el control al Capitán del buque.

Art. 20. *Jornada laboral.*—La jornada de trabajo se computará anualmente y se aplica de acuerdo con el Real Decreto 2001/1983, que regula la jornada de trabajo en el mar, estableciéndola en una jornada máxima semanal de cuarenta horas.

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

Art. 21. *Incremento salarial.*—El salario profesional será el que figura en tablas adjuntas, desde el día 1 de enero de 1991.

Para el ejercicio de 1992, se incrementará en el mismo porcentaje que el IPC de 1991.

Art. 22. *Materia salarial.*—Salario profesional. Es el importe que para cada categoría figura en la tabla salarial adjunta, estando formado

éste por el A) Salario real y B) Complemento. Con la firma de este Convenio, al apartado «B», que se percibe por el concepto de prolongación de jornada, se incrementa en un solo concepto sin que por esto pierda su origen.

Salario embarcado. Será para toda la tripulación, el salario profesional y los trabajos extraordinarios.

Art. 23. *Antigüedad*.—Equivale al 5 por 100 del salario profesional, por cada trienio acumulado, según tabla adjunta.

Art. 24. *Pagas extraordinarias*.—Todo el personal de mar percibirá anualmente, con carácter obligatorio, dos pagas extraordinarias, de igual cuantía al salario profesional más antigüedad.

Estas pagas se abonarán durante la primera quincena de julio y la primera de diciembre.

La Empresa se compromete a enviar directamente, en estas fechas, a su domicilio las correspondientes pagas al personal que por cualquier causa esté desembarcado.

Art. 25. *Horas extraordinarias*.—Las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del Armador o su representante, y la prestación de las mismas será voluntaria por parte de los tripulantes salvo en los siguientes supuestos:

Primero.—Los trabajos de fondeo, atraque, desatraque, enmendadas previstas, apertura y cierre de escotillas y arranche.

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 a 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, y no pueda realizarse en jornada normal.

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

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

a) 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 las tripulaciones en los casos de hallazgo o salvamento.

b) Cuando el que ejerza el mando del buque las considere necesarias o urgentes durante la navegación para la seguridad del mismo, de las personas o del cargamento.

c) En los casos de ejercicios periódicos prescritos para la seguridad de la vida humana en el mar.

d) Cuando lo exijan las formalidades aduaneras, la cuarentena u otras disposiciones sanitarias.

El aumento habido en la tabla de horas extraordinarias, son parte del cómputo de las mejoras recogidas en este Convenio.

Todas las horas extraordinarias o trabajos extras que se realizan en consecuencia con este artículo o concordante, tanto por su realización como para su abono, tendrán el carácter de estructurales, de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente.

Art. 26. *Vacaciones*.—A partir del 1 de septiembre de 1991, serán de sesenta y tres días de vacaciones, cada ciento veinte días de embarque ininterrumpido.

Para el año 1992, serán de sesenta y seis días por cada ciento diez de embarque ininterrumpido.

Se acuerda un período de flexibilidad de diez días.

Los días de viaje tanto al embarcar como al desembarcar, por razón de vacaciones, no serán considerados como tales vacaciones, empezando a contarse éstas al segundo día de desembarque, salvo causa que justifique lo contrario, y finalizadas desde la fecha en que el tripulante abandone su domicilio con objeto de embarcar.

Las tripulaciones y Empresa se comprometen a hacer cumplir el disfrute de las vacaciones en cada período, o perder el disfrute de las mismas.

El período posterior al embarque de los tripulantes una vez disfrutadas, será regulado de acuerdo con lo establecido en el artículo de expectativa de embarque.

Estas vacaciones tienen carácter de totales por todos los conceptos y en las mismas se encuentran acumuladas por compensación las cuatro horas de la mañana del sábado y los descansos de sábado tarde, domingos y festivos.

Art. 27. *Bajas por enfermedad profesional o accidente laboral*.—Durante el tiempo de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos con o sin hospitalización, se percibirá el 100 por 100 de la base reguladora del tripulante afectado y devengará vacaciones de Ordenanza de Trabajo.

El mismo día en que cause alta el tripulante, comunicará a la Empresa el evento, debiendo comunicarlo, en esa misma fecha, telefónicamente y ratificarlo, posteriormente, por telegrama.

Art. 28. *Mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas*.—Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías, conceptuadas como peligrosas conforme a lo indicado en el presente artículo, tendrán

derecho a percibir una remuneración en función del incremento del riesgo a que están expuestos y conforme se establece en este mismo artículo. Todo ello sin perjuicio de las medidas de seguridad a tomar durante la carga, transporte y descarga de dichas mercancías conforme a las disposiciones legales al respecto y a la consideración de la IMCO, según tabla adjunta:

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

B) En los buques que circunstancialmente transporten las materias indicadas, en concepto de carga, se abonarán durante el tiempo que dure su transporte las remuneraciones abajo indicadas, en función del grado de peligrosidad asignado a la mercancía y del tanto por ciento que el peso de la misma suponga en relación con el «peso muerto» del buque, indicado éste en el Certificado de Arqueo.

En el caso de diferentes mercancías asignadas todas al mismo Grupo, se sumarán sus pesos a los efectos de cálculo del porcentaje de remuneración. En el caso de mercancías asignadas a diferentes grupos, se sumarán los productos de los pesos de cada mercancía por el número asignado al grupo que corresponda, y se dividirá el total entre el total de peso de dichas mercancías, siendo el coeficiente el que marque el grupo a que debe asignarse al conjunto de estas mercancías. Si considerando las mercancías por separado, la remuneración fuera superior, se estará a esto último.

Grupo de peligrosidad:

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

Los «grupos de peligrosidad» son divisiones entre las mercancías a que hace referencia la anterior publicación en función del riesgo que, en general, puedan suponer para la vida de los tripulantes de los buques que las transporten.

Grupo «A»: Mercancías reseñadas como pertenecientes a:

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

Infecciosos: Clase 6-2.

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

Grupo «B»:

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

Grupo «C»:

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

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

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

Grupo «D»:

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

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

Grupo «E»:

Explosivos: Clase 1. División 1-4.

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

Grupo «F»:

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

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

Grupo «G»:

Clase 2, cuando sean tóxicas, no inflamables.

Inflamables: Clase 3-3.

Tóxicos: Clase 6-1.

Grupo «H»:

Sólidos inflamables espontáneamente: Clase 4-2, excepto números ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.

Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

## Grupo «I»:

Radiactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda al país de origen y no se requiera notificación ni aprobación por las autoridades competentes.

Corrosivos: Clase 8, cuando en «observaciones» esté anotado que provocan graves quemaduras y desprenden gases muy tóxicos.

## Grupo «K»:

Sólidos inflamables en presencia de humedad: Clase 4-3.

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

## CÁLCULO DE REMUNERACIÓN EN TANTO POR CIENTO DEL SALARIO PROFESIONAL

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

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

- Sin mínimo.
- Porcentaje mínimo de carga: Peso muerto.
- Grupo peligrosidad.

Art. 29. *Navegación por zonas insalubres y epidémicas.*-Se considerarán puertos insalubres o epidémicos aquéllos que así hayan sido declarados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) durante el tiempo en que haya estado vigente dicha declaración.

Las tripulaciones de los barcos que escalen dichos puertos, antepuertos, bahías o radas, o que deban 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 antigüedad.

La Empresa enviará mensualmente esta información de la Organización Mundial de la Salud o del Departamento correspondiente de Sanidad Exterior, siempre que sea facilitada. En su defecto, cualquier componente de la tripulación podrá solicitarlo por sí mismo.

Art. 30. *Zona de guerra.*-En caso de navegación por zona de guerra el tripulante cobrará el 200 por 100 de aumento en todos los conceptos.

La Empresa suscribirá en este caso los siguientes seguros:

1. 5.000.000 de pesetas, en caso de muerte.
2. 7.000.000 de pesetas, invalidez total.

El buque se encontrará en zona de guerra cuando exista sospecha o tácitamente se exprese por las partes.

A tal comprobación, los tripulantes tendrán acceso al flete percibido por el transporte, seguro del casco o póliza de fletamentos.

Ningún tripulante tendrá obligación de navegar por dicha zona y la Empresa estará obligada a desembarcarlo, sin que dicho tripulante pierda sus derechos; considerándose en expectativa de embarque.

Art. 31. *Familiares acompañantes.*-Todo el personal de flota puede solicitar de la Empresa, directamente o a través del Capitán, ser acompañado por la mujer o hijo mientras se encuentre embarcado.

La Empresa admitirá la solicitud sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse el marco de las normas establecidas por SEVIMAR, siendo independiente el que el acompañante máximo autorizado por Departamento sea un solo acompañante. En todo momento se dará prioridad a aquellas personas, Garantías, Técnicos, Sobrecargos, etc., que por necesidad de la Empresa deban embarcar en el buque.

Para efectuar el embarque, el tripulante autorizado deberá entregar póliza de seguro que cubra los riesgos que puedan producirse mientras se encuentre en esta situación, remitiendo el Capitán fotocopia de la misma a la Naviera.

Igualmente acompañará certificado médico actualizado en el momento de embarcar.

No podrán ser enroladas esposas en estado de gestación, ni hijos menores de ocho años en viajes superiores a tres días sin escalas y, en ningún caso, el acompañante que esté aquejado de cualquier enfermedad que pueda afectar o sentirse afectado por la navegación.

El Capitán, de acuerdo con las circunstancias establecidas y, en ningún caso, sin sobrepasar los límites establecidos, coordinará las solicitudes de acompañantes.

Se establece un periodo máximo de estancia del acompañante a bordo de treinta días.

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. Los desayunos, comidas y cenas se servirán en la hora establecida y en el comedor en que se sirva al tripulante al que se acompaña. El familiar acompañante viene obligado a cumplir todas las normas de seguridad que rigen en el buque.

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

La manutención de los mismos será por cuenta de la Empresa.

Art. 32. *Pérdida de equipaje a bordo.*-En caso de pérdida de equipaje a bordo por cualquier miembro de la tripulación, debida a naufragio, incendio o cualquier otro accidente no imputable al o los perjudicados, la Empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

100.000 pesetas, por pérdida total.

De 35.000 a 100.000 pesetas, por pérdida parcial.

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 deducirán las indemnizaciones por pérdida de equipaje en un 20 por 100.

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

Art. 33. *Puestos en tierra.*-La Empresa dará cargo preferentemente a los tripulantes fijos de su flota sobre el personal ajeno a ella, al objeto de ocupar plazas en tierra. Ello siempre que los marinos reúnan las condiciones exigidas por la Empresa para ocupar las plazas. Dicha preferencia en el trato incluye la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

Estas plazas deberán ser anunciadas al Capitán de cada buque, para su publicación.

Art. 34. *Correspondencia.*-Los Capitanes deberán exponer en los tabloneros de anuncios las direcciones postales de los consignatarios o agentes en los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente o indicar si el buque sale a órdenes.

La Empresa adoptará medidas con el fin de enviar a los buques las cartas que, dirigidas a los tripulantes, se hayan recibido en la naviera.

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

Art. 35. *Aire acondicionado y calefacción.*-La Empresa se compromete a mantener en perfecto estado de funcionamiento, con el personal de a bordo que le corresponda, los servicios de aire acondicionado y calefacción existentes.

De no existir los mismos, los buques serán equipados con los ventiladores y placas precisas.

Art. 36. *Natalidad y matrimonio.*-El tripulante con una antigüedad no menor de dos años de servicio a la Empresa percibirá 19.170 pesetas por el nacimiento de cada hijo. Será requisito formal para el abono indicado la presentación del libro de familia.

El tripulante con una antigüedad no menor de dos años de servicio a la Empresa percibirá con carácter de gratificación 23.430 pesetas por contraer matrimonio. Siendo imprescindible para su cobro los mismos requisitos que en el apartado anterior.

Art. 37. *Préstamos.*-Se concederá hasta un máximo de cuatro mensualidades, a reintegrar 18 liquidaciones de haberes, de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante en su artículo 225.

Art. 38. *Seguro de accidentes.*-Aparte del seguro obligatorio de accidentes, y como complemento del mismo, la Empresa establece a su cargo y a favor de los tripulantes un seguro de accidentes, cubriendo los riesgos de muerte e invalidez absoluta en su actuación profesional, con los capitales asegurados siguientes:

Por muerte: 3.000.000 de pesetas.

Por invalidez total absoluta: 5.000.000 de pesetas.

Los riesgos cubiertos por estas pólizas se entienden únicamente durante el tiempo de enrole a bordo.

Art. 39. *Hora de salida.*-A la llegada del buque a puerto y dentro de la primera hora del comienzo de las operaciones de trabajo, por medio del tablón de anuncios, se comunicará a la tripulación una hora estimada de salida.

Con dos horas de antelación a la salida estimada del buque se modificará, si procede, dicho horario de salida, comunicándolo por medio de los citados tabloneros de anuncios.

Art. 40. *Seguridad e higiene en el trabajo.*-Se procederá de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante y Estatuto de los Trabajadores.

La Empresa facilitará cuantas disposiciones sobre el tema le sean solicitadas por las tripulaciones.

Art. 41. *Buques en dique*.—Cuando un buque, durante su estancia en dique, no disponga de las mismas condiciones higiénicas y sanitarias que navegando, se obligará a la Empresa que facilite alojamiento en tierra a los tripulantes que no dispongan de las condiciones que tienen navegando.

Art. 42. *Servicio de lanchas*.—Cuando el buque se encuentre fondeado habrá de poner a disposición de la tripulación un servicio de lanchas para ir a tierra.

El Capitán dispondrá de un servicio mínimo de lanchas para cada uno de los turnos de guardia. En todo caso estos servicios se dispondrán siempre y cuando la fondeada sea superior a veinticuatro horas.

Art. 43. *Servicios recreativos y culturales*.—La Empresa dotará a todos sus buques de dos aparatos de televisión y vídeo, siendo por cuenta de la Empresa el mantenimiento, instalación y reparación.

Fondos culturales: La Empresa proporcionará la cantidad de 8.000 pesetas mensuales por buque, a fin de mantener un servicio de biblioteca y juegos recreativos.

Una comisión, formada por el Capitán y la tripulación, controlará la buena utilización de dichos fondos.

Art. 44. *Ropa de trabajo y servicio de lavandería*.—Por el concepto de ropa de trabajo y/o uniformidad, la Empresa abonará la cantidad mensual de 3.727 pesetas durante los meses de embarco, cantidad con la cual se atenderán las normas de a bordo, así como las de seguridad e higiene en el trabajo.

Independientemente, la Empresa proveerá al buque de una lavadora para el lavado de los efectos personales de los tripulantes y dos planchas.

Art. 45. *Alumnos*.—Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación equivalente al salario mínimo interprofesional por 12 mensualidades, en las que se encuentran incluidos y mejorados todos los actuales conceptos retributivos.

Los alumnos tendrán el régimen de jornada establecida por el Capitán y ésta deberá limitarse estrictamente a la necesaria para su completa formación profesional.

Si el alumno en prácticas supera el período de seis meses en vinculación al buque ininterrumpido, percibirá una gratificación equivalente a la mensual.

Art. 46. *Comisión Paritaria*.—Para interpretar y vigilar la aplicación del vigente Convenio se crea una Comisión por un miembro de la Comisión Negociadora, tanto por la parte empresarial como social.

Art. 47. *Reunión de Delegados de Personal*.—De acuerdo con lo establecido en el título segundo del Estatuto de los Trabajadores, de los derechos de representación colectiva y de reunión de los trabajadores de la Empresa.

Art. 48. *Actividad sindical*.—De acuerdo con el Estatuto de los Trabajadores o norma legal y no pactada, dictada en desarrollo de aquél y aplicable al sector de la Marina Mercante.

TABLA SALARIO PROFESIONAL. EJERCICIO 1991

Categoría	Total Pesetas
Capitán	212.051
Primer Oficial	200.446
Segundo Oficial	184.973
Oficial Radio	184.973
Contramaestre	111.550
Marinero	102.000
Mozo/Camarero	95.000
Jefe Máquinas	207.893
Primer Maquinista	200.442
Segundo Maquinista	184.973
Calderero	111.550
Engrasador	102.000
Cocinero	111.550

TABLA DE ANTIGÜEDAD. EJERCICIO 1991

Categoría	Importe Pesetas
Capitán	10.603
Primer Oficial/Primer Maquinista	10.022
Segundo Oficial/Segundo Maquinista/Radio	9.249
Jefe Máquinas	10.395
Contramaestre/Calderero/Cocinero	5.577
Marinero/Engrasador	5.100
Mozo/Camarero	4.750

TABLA DE HORAS EXTRAS. EJERCICIO 1991/1992

Categoría	Número de horas
Capitán	42
Primer Oficial/Primer Maquinista	60
Segundo Oficial/Segundo Maquinista/Radio	60
Jefe Máquinas	42
Contramaestre/Calderero/Cocinero	60
Marinero/Engrasador	60
Mozo/Camarero	60

HORAS EXTRAORDINARIAS EJERCICIO 1991/1992 EN BASE A 1.826 HORAS ANUALES

Categoría	Ordinaria	Un trienio
	Pesetas	Pesetas
Capitán	729	765
Primer Oficial/Primer Maquinista	640	672
Segundo Oficial/Segundo Maquinista/Radio	484	508
Jefe Máquinas	697	732
Contramaestre/Calderero/Cocinero	415	436
Marinero/Engrasador	382	401
Mozo/Camarero	375	394

**24598** RESOLUCION de 30 de septiembre de 1991, de la Dirección General de Trabajo, por la que se corrigen errores de la de 23 de julio de 1991 de la citada Dirección, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Enagás, Sociedad Anónima».

Vista la Resolución de esta Dirección General de Trabajo, de fecha 23 de julio de 1991, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Convenio Colectivo de la Empresa «Enagás, Sociedad Anónima», que se realizó en el «Boletín Oficial del Estado» de 21 de agosto de 1991, página 27688; y,

Resultando que en la Resolución de referencia se ha observado el error referido a la representación de los trabajadores que han suscrito el citado Convenio Colectivo de la Empresa «Enagás, Sociedad Anónima», por cuanto donde dice «por los Sindicatos UGT y CC. OO.», en representación de los trabajadores», debiera figurar «por el Comité de Empresa y Delegados de Personal en representación de los trabajadores»;

Considerando que esta Dirección General es competente para proceder a la rectificación de la Resolución de inscripción y registro del Convenio Colectivo que nos ocupa, de conformidad con lo establecido en el artículo III de la Ley de Procedimiento Administrativo, de 17 de julio de 1958, en relación con el artículo 90.2 y 3 de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores y demás normas de general aplicación,

Esta Dirección General acuerda,

Disponer la rectificación del error padecido en la Resolución de fecha 23 de julio de 1991, en la que se dispone la publicación del IX Convenio Colectivo de la Empresa «Enagás, Sociedad Anónima», que tuvo lugar en el «Boletín Oficial del Estado» número 200, del día 21 de agosto de 1991, página 27688, y a tal efecto señalar que donde dice: «por los Sindicatos UGT y CC. OO.», en representación de los trabajadores», debe decir: «por el Comité de Empresa y Delegados de Personal, en representación de los trabajadores».

Madrid, 30 de septiembre de 1991.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

**24599** CORRECCION de errores de la Resolución de 25 de junio de 1991, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo para el personal laboral del Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT).

Advertidos errores en el texto remitido para su publicación del Convenio Colectivo anejo a la citada Resolución, inserta en el «Boletín Oficial del Estado» número 171, de 18 de julio de 1991, se transcriben a continuación las oportunas rectificaciones:

En la página 23989, artículo 11, apartado 4.c), donde dice: «A la vista de todos los informes, el Departamento de Personal...», debe decir: «A