

y la calidad de la investigación que realiza el grupo receptor. Estos contratos incluirán las prestaciones de la Seguridad Social que correspondan.

La resolución de concesión de subvenciones estará, en todo caso, condicionada a la firma de los contratos en los términos que se establezcan en el convenio antes mencionado.

En la modalidad B podrán disponer los candidatos de una ayuda complementaria de viajes e instalación de entre 350.000 y 550.000 pesetas para ambos conceptos, si así se determina en la Resolución de concesión, en atención a los méritos científico-técnicos del candidato, al país de procedencia y a su situación personal.

Lo que comunico a VV.II., para conocimiento de los interesados y demás efectos.

Madrid, 2 de junio de 1993.—El Secretario de Estado de Universidades e Investigación, Presidente de la Comisión Permanente de la Interministerial de Ciencia y Tecnología, Elías Fereres Castiel.

Ilmos. Sres. Secretario general del Plan Nacional de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico y Director general de Investigación Científica y Técnica.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

15249 *RESOLUCION de 21 de mayo de 1993, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del Convenio Colectivo de la «Compañía Valenciana de Navegación, Sociedad Anónima».*

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Compañía Valenciana de Navegación (código de Convenio número 9006080) que fue suscrito con fecha 10 de marzo de 1993, de una parte, por miembros del Comité de Empresa en representación del colectivo laboral afectado, y de otra, por los designados 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 acta de la Comisión Negociadora 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, 21 de mayo de 1993.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

CONVENIO COLECTIVO DE LA «COMPAÑÍA VALENCIANA DE NAVEGACION, SOCIEDAD ANONIMA»

Artículo 1.º *Ambito de aplicación.*—El presente Convenio colectivo tiene ámbito de Empresa y regula las condiciones económicas, sociales y laborales de la «Compañía Valenciana de Navegación, Sociedad Anónima», y su personal de flota.

Art. 2.º *Vigencia.*—El presente Convenio Colectivo entrará en vigor el 1 de enero de 1993, con excepción de su parte económica que entrará en vigor el 21 de abril de 1993, con independencia de la fecha de su registro por la Autoridad Laboral y su posterior publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Su vigencia será hasta el 31 de diciembre de 1993 y se prorrogará por períodos anuales sucesivos, si con tres meses de antelación, al menos, de su vencimiento inicial o prorrogado, no se hubiera denunciado por alguna de las partes contratantes.

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 esté 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 *Absorción futura.*—El conjunto de condiciones salariales pactadas en este Convenio absorberá y compensará, en cómputo anual, cualquier mejora parcial que por disposición legal de carácter general o específico para el sector pactado o por cualquier origen que fuera, en el futuro pudiera establecerse.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la publicación y entrada en vigor de cualquier disposición de carácter general o específico para el sector de la Marina Mercante, que mejorara cualquiera de los temas pactados no salariales será de aplicación en su contenido y regulación sobre lo establecido en el presente Convenio.

Art. 5.º *Aplicación directa.*—Las partes signatarias del presente Convenio de Empresa han agotado en el contexto del mismo su respectiva capacidad de negociación, en el tratamiento de las distintas materias que han sido objeto de Convenio, por lo que se comprometen a no promover niveles inferiores de negociación de éste, por lo que se aplicará directamente por la Empresa.

Tampoco generarán cuestiones que supongan o impliquen, en cualquier medida, versión de lo que se pacte.

Las diferencias o discrepancias que pudieran surgir de la aplicación automática de ese Convenio de Empresa serán sometidos a su Comisión paritaria para su resolución posterior.

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

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

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

2. En el caso de que el período de prueba expire en el curso de la travesía, este se considerará prorrogado hasta que el buque toque puerto europeo, pero la voluntad por parte del armador de rescindir el contrato de trabajo por no superar el período de prueba, deberá ser notificada por escrito al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado en el plazo que indica el párrafo anterior de este artículo. En caso contrario se considerará al tripulante como fijo en plantilla.

3. En todos los casos de rescisión de contrato por fin de período de pruebas por parte del tripulante, los gastos de viaje serán por cuenta del mismo.

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

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

6. Una vez finalizado el período de prueba por voluntad de la Empresa y con la llegada a puerto, los gastos de viaje, dietas desde el puerto de desembarque hasta el domicilio del trabajador, serán por cuenta de la misma.

Asimismo, percibirá una gratificación de viaje equivalente a dos días de salario para gastos de desplazamiento a domicilio.

La situación de incapacidad laboral transitoria, durante el período de prueba, interrumpe el cómputo del mismo.

Art. 7.º *Comisión de servicio.*—Se entenderá por comisión de servicio la misión de trabajo profesional que ordene la Empresa realizar a los tripulantes en cualquier lugar.

Asimismo, se entenderá como comisión de servicio, el período que los Delegados Sindicales utilicen para la negociación del Convenio de Empresa y cualquier otra actividad inherente al cargo sindical, cuando sea requerido por la Empresa o cualquier autoridad laboral, para solventar cualquier tema en relación con la interpretación de este Convenio.

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

Si la comisión de servicio se realiza fuera de su domicilio, éste percibirá las dietas estipuladas en este Convenio.

Cuando la comisión de servicio se realice en el domicilio del tripulante, se devengarán vacaciones a razón de treinta días por cada trescientos treinta días en dicha situación.

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

Art. 8.º *Transbordos*.—Se entiende como tal, el traslado del tripulante de un buque a otro de la misma Empresa, dentro del transcurso del período de embarque.

Los transbordos podrán ser:

a) Por iniciativa de la Empresa: Por necesidades de organización o de servicio, el transbordo será dispuesto por la Empresa, a cuyo efecto se seguirán los siguientes criterios:

1. Orden inverso de antigüedad del personal de cada categoría de la Empresa.

2. Realizar un solo transbordo durante el período de embarque.

3. Si el tripulante transbordado lo fuera a un buque donde las percepciones salariales resultaran inferiores a las que tenía en igualdad de cargo, percibirá por una sola vez por campaña y en concepto de indemnización, una cantidad equivalente a la diferencia que resulta entre lo percibido el último mes y lo que corresponde en su nuevo destino.

b) Por iniciativa del tripulante: Cuando por razones de ubicación de su domicilio u otras causas justificadas, el tripulante así lo solicite y la Empresa pueda proporcionárselo.

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

Art. 9.º *Expectativa de embarque*.—Se considera expectativa de embarque la situación del tripulante que se halla en su domicilio, procedente de una situación diferente a la del embarque o comisión de servicio, disponible y a órdenes de la Empresa. La expectativa de embarque durará hasta el día anterior al que el tripulante salga de su domicilio para entrar en situación de «servicio a la Empresa».

En ningún caso se podrá mantener al tripulante en expectativa de embarque por un tiempo superior a treinta días, a partir del cual pasará a la situación de comisión de servicio.

Durante la expectativa de embarque el tripulante percibirá el salario profesional y disfrutará las vacaciones que señala la Ordenanza de Trabajo en Marina Mercante, a razón de treinta días de vacaciones por cada trescientos treinta días en la referida situación o fracción a prorrata.

Art. 10. *Licencias*.—1. Con independencia del período convenido de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencias por los motivos que a continuación se enumeran: De índole familiar, para asistir a cursos o exámenes para la obtención de títulos o nombramientos o de perfeccionamiento y capacitación en la Marina Mercante y para asuntos propios.

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

En los supuestos de licencias por motivo de índole familiar, los permisos que se solicitan deberán ser concedidos por el Capitán en el momento de ser solicitados, desembarcando el tripulante en el primer puerto con medios más directos de desplazamiento y dentro de los límites geográficos contemplados en el apartado 3.º Todo ello sin perjuicio de las sanciones que puedan imponerse posteriormente a quienes no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

3. Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias correrán por cuenta de permisionario, a excepción de los ocasionados en el apartado 4 y en los apartados 5.2 y 5.4, que correrán por cuenta del armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarque y reembarque en todos los puertos de Europa, mar Mediterráneo, mar Negro, los puertos de África hasta el paralelo de Nouadibou. No obstante, quedan excluidas de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte de cónyuge e hijos.

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

Matrimonio: Veinte días.

Nacimiento de hijos: Quince días.

Enfermedad grave del cónyuge, hijos, padres y hermanos, incluso políticos, hasta: Quince días.

Muerte cónyuge e hijos, incluso políticos: Quince días.

Muerte padres y hermanos, incluso políticos: Quince días.

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

Ninguna de las licencias descritas en este apartado serán acumuladas a vacaciones, a excepción de la del matrimonio y natalidad, que sí se podrán acumular.

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

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

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

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

Antigüedad mínima: Dos años.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribución una sola vez.

Vinculación a la Naviera: Dos años desde la terminación del curso.

Peticiones máximas: 6 por 100 de sus puestos de trabajo, considerando las fracciones superiores al 0,5 por 100 como unidad.

El tripulante habrá de justificar dicha licencia con certificado de la matrícula.

5.2 Cursillo de carácter obligatorio complementario a los títulos profesionales:

Antigüedad mínima: Sin limitación.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribuida una sola vez.

5.3 Cursillo de perfeccionamiento y capacitación profesional de los tripulantes y adecuados a los tráficoes específicos de cada Empresa:

Antigüedad: Dos años.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Una sola vez.

Vinculación a la Naviera: Un año.

Peticiones máximas: 3 por 100 de sus puestos de trabajo, considerando las fracciones superiores al 0,5 por 100 como unidad.

En todas estas licencias se seguirá el orden de recepción de las peticiones hasta completar los topes establecidos. Las Empresas atenderán las peticiones formuladas hasta dichos topes, pudiendo concederlas durante el período de vacaciones. Si los tripulantes se integran a cualquiera de los cursos durante las vacaciones, éstas quedarán interrumpidas. Una vez finalizado el curso seguirá el disfrute de las mismas.

5.4 Cursillo por necesidad de la Empresa: Cuando alguno de los cursos de los apartados anteriores se realice por necesidad de la Empresa, el tripulante se hallará en situación de comisión de servicio todo el tiempo que duren los cursillos.

5.5 Cursillos pagados por la Administración:

Antigüedad mínima: Sin límite.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Peticiones máximas: 6 por 100 de su categoría considerando las fracciones superiores a 0,5 por 100 como unidades.

Se considera por solicitudes de los tripulantes.

5.6 Licencias para asuntos propios: Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora por un período de hasta seis meses.

Estas licencias no tendrán derecho a retribución de ninguna clase.

Art. 11. *Excedencias*.—1. Excedencia voluntaria: Podrá solicitarla todo tripulante que cuente, al menos, con un año de antigüedad en la Empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los treinta días siguientes a la fecha de presentación.

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

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

Si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se concedió la excedencia, no solicitase su reingreso en la Empresa, causará baja definitiva en la misma.

Si solicitase el reingreso, éste se efectuará tan pronto exista vacante en su categoría.

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

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

2. Excedencia forzosa: Dará lugar a la excedencia forzosa cualquiera de las causas siguientes: Nombramiento para cargos políticos, sindicales de ámbito provincial o superior, electivos o por designación.

En los casos de cargo político o sindical, la excedencia comprenderá todo el tiempo que dure el cargo que la determine y otorgará derecho a ocupar la misma plaza que desempeñaba anteriormente, computándose el tiempo de excedencia como en activo, a todos los efectos.

El excedente deberá solicitar su reingreso dentro de los tres días siguientes al cese en su cargo político o sindical. Caso de no ejercer dicha petición dentro del plazo de dos días, perderá su derecho al reingreso en la Empresa.

Art. 12. *Escalafones*.—La Empresa confeccionará, dentro de los tres primeros meses de cada año, el escalafón de su personal fijo, por grupos profesionales ordenados por categoría y dentro de éstas por antigüedades. El escalafón contará con los siguientes datos:

- Nombre y apellidos del tripulante.
- Fecha de ingreso en la Empresa.
- Categoría profesional reconocida y antigüedad en la misma.
- Título profesional en su caso.

Dicho escalafón deberá encontrarse actualizado y a disposición directa y visible de los tripulantes de cada buque. Además, se entregará una copia a cada Delegado. Cuando algún tripulante observe errores en el mismo deberá comunicarlo por escrito a la Empresa para su rectificación.

Art. 13. *Diets 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 en los siguientes casos:

1. Comisión de servicio fuera del domicilio.
2. Durante el tiempo del viaje necesario para el embarque y desembarque hasta la llegada a su domicilio.
3. En la expectativa de embarque fuera del domicilio.

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

- Desayuno: 332 pesetas.
- Comida: 2.667 pesetas.
- Cena: 2.331 pesetas.
- Alojamientos: 5.332 pesetas.

En caso de que, por motivos justificados, hayan de realizarse gastos superiores, se entregarán a la Empresa los recibos oportunos para su consideración a efectos de su reembolso.

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

El tripulante a su vez estará obligado a justificar los gastos que realizare. Caso de que los mismos fueran por él satisfechos, siempre que estos excedan del valor de la dieta.

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, las clases de lujo y los autocares. La Empresa no considerará clase de lujo el avión clase turista.

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, urgencia de embarque, o porque su utilización ocasione mayores economías que los propios gastos. El tripulante presentará los comprobantes. Si se utilizase vehículo propio se abonará la cantidad de 30 pesetas por kilómetro recorrido. La utilización del coche propio deberá ser previamente autorizada por la Empresa.

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 le entreguen los correspondientes billetes de pasaje.

Los gastos de alojamiento, comida o cena, al desembarcar por accidente o enfermedad abonados por la Seguridad Social (I.S.M.) serán complementados hasta la cuantía que se justifique con los comprobantes presentados a la Empresa y sin exceder en ningún caso, el importe de la dieta.

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

y nutritiva, a base de productos de calidad y en perfecto estado de conservación.

Durante la estancia del buque en puerto la Empresa surtirá éste de productos frescos tales como carnes, pescados, frutas y verduras.

La comida será adaptada a las necesidades del clima.

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

En caso de que no haya a bordo del buque un Delegado de los tripulantes, la elección de este miembro de la Comisión se realizará también por la tripulación del buque mediante votación de la que se levantará acta y se entregará al Capitán.

La Comisión será la encargada del exacto cumplimiento de las normas sobre manutención y sus funciones serán las de:

Controlar las propuestas de pedidos, las facturas, realizar inventario de pesos y calidades.

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

Elaboración de las minutas.

Todo el personal que acredite encontrarse a régimen se le elaborará la comida adecuada a su tratamiento a cargo a la Empresa.

La comisión vigilará diariamente la relación entre comidas preparadas y tripulantes que efectuarán comidas, de forma que la cocina conozca con la debida antelación el número de tripulantes que van a efectuarlas.

Asimismo, existirá siempre a bordo agua mineral suficiente para atender las necesidades de aquellos tripulantes no consumidores de bebidas alcohólicas.

COMIDAS ESPECIALES

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

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

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

El reparto del «entrepot» se efectuará de forma rotativa por toda la tripulación, correspondiendo el control al Capitán o persona en quien éste delegue.

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

Art. 16. *Jornada laboral*.—La jornada ordinaria de trabajo se computará anualmente y se aplicará de conformidad con la legislación vigente.

La jornada ordinaria semanal será de cuarenta horas, es decir, ocho horas diarias, de lunes a viernes. Las cuatro horas de la mañana del sábado se acumulan a vacaciones.

Las cuatro horas de sábado tarde y las ocho horas de domingos y festivos se abonan con un plus de guardia o trabajos, cuya cuantía será de 419 pesetas/hora.

En los sábados tarde, domingos y festivos solamente se podrán efectuar trabajos de guardias de mar, guardias de puerto, trabajos de fonda, emergencia del buque o de la carga, así como las maniobras de puerto y fondeo, siempre y cuando se realicen dentro de la jornada laboral de cada tripulante.

El personal no asimilado a guardia su jornada será de ocho a doce y de trece a diecisiete.

Art. 17. *Horas extraordinarias*.—Las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del armador o sus representantes y la prestación de las mismas será siempre voluntaria por parte de los tripulantes salvo en los siguientes supuestos:

1. Los trabajos de fondeos, atraque, desatraque, enmendadas previstas, apertura y cierre de escotillas y arranches.

2. En la mar cuando se presenten averías que puedan dar lugar a paradas del buque; en puerto, cualquier avería que pueda causar demoras en la programada salida del buque.

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

4. Atención a las autoridades en puerto y trabajos similares relacionados con éstas, de ineludible realización.

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

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

Se establece un forfait de horas extraordinarias que se utilizará para la realización de los trabajos de carácter obligatorio contenidos en los seis apartados anteriores, así como aquellos que con carácter urgente y necesario se tuviesen que realizar para evitar la inoperatividad del buque.

El forfait se cuantifica en cuarenta horas mensuales para todas las categorías y su importe queda establecido en la tabla salarial y se abonará prorrateado en 14 pagas.

El forfait no cubre los trabajos de mantenimiento.

Si para la realización de estos trabajos de carácter obligatorio se necesitasen más de las cuarenta horas extraordinarias éstas se abonarán al valor hora que consta en la tabla salarial.

Art. 18. *Vacaciones.*—Las vacaciones anuales serán de ciento treinta y siete días, con el coeficiente 0,6.

Cuando por necesidades del servicio fuera preciso el embarque de un tripulante antes de finalizar sus vacaciones, los días no disfrutados se acumularán necesariamente al siguiente período de vacaciones, si bien el embarque no se producirá hasta doce días antes del fin del período de vacaciones. En cualquier caso, el embarque anticipado no puede realizarse en dos ocasiones consecutivas.

En caso de alta por enfermedad o accidente, el tripulante pasará a disfrutar las vacaciones que tenga devengadas, no rigiendo el mínimo período de embarque que se indica en el artículo 19.

Se considerará como situación asimilada a embarque a efectos de vacaciones, las siguientes:

Expectativa de embarque fuera de domicilio.

Hospitalización por accidente de trabajo o enfermedad.

Comisión de servicio.

Art. 19. *Relevo de personal en vacaciones.*—Empresa y tripulaciones están obligadas al estricto cumplimiento del régimen de vacaciones definido en este Convenio, no pudiendo en ningún caso ser compensadas económicamente, admitiendo como límite de flexibilidad al regulado a continuación:

1. La Empresa podrá efectuar los relevos de personal que haya de disfrutar sus vacaciones en la siguiente forma:

Desde treinta días antes a aquel en que le corresponda el devengo de las mismas (ochenta y seis días) hasta quince días después de dicho plazo del devengo ciento treinta y un días.

Si por cualquier circunstancia fuesen desembarcados antes de los ochenta y seis días, disfrutarán como mínimo la parte proporcional de vacaciones que corresponda a ochenta y seis días de embarque, salvo que el desembarque se produzca a petición del interesado y éste sea concedido por la Empresa.

Si el período de embarque excediera de ciento treinta y un días, cada día de exceso quedará como día de vacaciones. No obstante, se procederá al desembarque del tripulante a la llegada del buque al primer puerto.

2. La Empresa procurará comunicar al tripulante con la máxima antelación posible la fecha de su desembarque.

Art. 20. *Bajas por enfermedad o accidente.*—Durante el tiempo de baja por enfermedad o accidente, en ambos casos con hospitalización, se percibirá el 100 por 100 de la base de cotización del tripulante afectado, referido siempre al mes inmediato anterior al de su baja y devengará vacaciones de Convenio.

En caso de baja por enfermedad, tanto profesional como común, o accidente laboral, ambos sin hospitalización, se estará a lo dispuesto por la legislación vigente.

Art. 21. *Mercancías tóxicas, explosivas o peligrosas.*—Las tripulantes 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 estén expuestos y conforme se establece en este mismo artículo. Todo ello sin perjuicio de las medidas de seguridad a tomar durante la carga, transporte y descarga de dichas mercancías, conforme a las disposiciones legales al respecto y a las consideraciones de la IMCO, según la tabla adjunta.

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

B) En los buques que circunstancialmente transporten las materias indicadas, en concepto de carga, se abonarán durante el tiempo que dure su transporte las remuneraciones abajo indicadas, en concepto del grado de peligrosidad asignado a la mercancía y del tanto por 100 que el peso de la misma suponga en relación con el «peso muerto» del buque indicando éste en el certificado de arqueo.

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

GRUPOS DE PELIGROSIDAD

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

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

Grupo «A»: Mercancías reseñadas como pertenecientes a:

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

Infecciosos: Clase 6-2.

Radioactivos: Clase 7. Cuando de materiales radioactivos, explosivos o de «acuerdos especiales» se trate.

Grupo «B»: Explosivos:

Clase 1. División 1-1. Grupo de compatibilidad G.

Clase 1. División 1-2.

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

Grupo «C»:

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

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

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

Grupo «D»:

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

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

Grupo «E»:

Explosivos: Clase 1. División 1-4.

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

Grupo «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»:

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

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

Grupo «K»: Sólidos inflamables en presencia de humedad: Clase 4-3.

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

Cálculo de remuneración en tanto por 100 del salario profesional

Grupos	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 carga: Peso muerto.

∞ Grupo peligrosidad.

Art. 22. *Zonas de guerra.*—Se considerará zona de guerra efectiva cuando se cumpla el siguiente requisito:

«Cuando exista un conflicto real armado entre dos o más países o grupos distintos del mismo país y la entidad aseguradora del buque exija sobreprimas superiores al 0,2 por 100.

Cuando un buque haya de partir a una zona de guerra efectiva, la tripulación tendrá derecho:

1. A no partir en este viaje siendo el tripulante transbordado a otro buque. En el caso de que esto no sea posible disfrutará las vacaciones que hasta ese momento tenga devengadas.

2. Los que accedan voluntariamente a salir de viaje percibirán el 100 por 100 como complemento de todos sus conceptos retributivos mientras permanezcan en dicha zona.

3. En caso de que sin previo conocimiento al partir de viaje el buque se encontrase en zona de guerra efectiva, los tripulantes percibirán el 100 por 100, como complemento, de todos sus conceptos salariales mientras permanezcan en la citada zona.

4. Asimismo, la Empresa suplementará en el 50 por 100 el seguro de accidentes tanto para los casos de muerte como de invalidez permanente mientras dure la estancia en zona de guerra.

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 (O.M.S.) durante el tiempo que haya estado vigente dicha declaración. Las tripulaciones de los barcos que escalen dichos puertos, antepuertos, bahías o radas o que deban de realizar ascensiones o descensos por ríos declarados insalubres o 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 75 por 100 sobre el salario profesional más trienios.

Las dotaciones de los buques que prestan servicios en el golfo de Guinea percibirán sobre el salario profesional más trienios una prima equivalente:

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

b) El 50 por 100 en los buques que no siendo de los comprendidos en el apartado anterior, naveguen o permanezcan en la zona comprendida entre el paralelo 20° 30'N. y el 15° 30'S., y durante los días que se encuentren en dicha zona, siempre que no excedan de sesenta días, transcurridos los cuales percibirán el 100 por 100 en cuanto al período de exceso.

Lo que por este concepto pueda corresponder se encuentra recogido dentro del salario profesional que figura en tablas salariales.

Art. 24. *Seguro de accidentes.*—Aparte del seguro obligatorio de accidentes y como complemento del mismo, la Empresa establece a su cargo y a favor de los tripulantes un seguro de accidentes cubriendo los riesgos de muerte e invalidez permanente en su actuación profesional, con los capitales asegurados siguientes:

Por muerte: 3.000.000 de pesetas.

Por invalidez permanente: 6.000.000 de pesetas.

La Empresa se comprometerá a facilitar una copia de la póliza del seguro a cada tripulante.

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

a) Pérdida total: 129.600 pesetas.

b) Por pérdida parcial, una cantidad que no será superior a 129.600 pesetas, a juicio del Capitán, una vez oído al delegado de los tripulantes y al interesado.

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

En caso de fallecimiento del tripulante esta indemnización será abonada a sus herederos.

Art. 26. *Puestos de trabajo en tierra.*—La Empresa dará trabajo preferente a los tripulantes fijos de su flota sobre el personal ajeno a ella, al objeto de ocupar plazas en tierra. Ello, siempre que los marinos reúnan las condiciones exigidas por la Empresa para ocupar las plazas.

La Empresa comunicará a los Delegados Sindicales la existencia de dichas plazas.

La preferencia en el trato incluye la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

Art. 27. *Permanencia de familiares a bordo.*—Todo el personal de flota puede solicitar de la Empresa directamente a través del Capitán ser acompañado por la mujer o/e hijo mientras se encuentran embarcados.

La Empresa admitirá la solicitud sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse al marco de las normas establecidas para el buque por SEVIMAR. En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (garantías, técnicos, sobrecargas, etc.) que por necesidades de la Empresa deban embarcar en el buque.

Para efectuar el enrole, el acompañante deberá poseer una póliza de seguro que cubra los riesgos que puedan producirse mientras se encuentre en situación de embarque.

Igualmente, acompañará certificado médico actualizado cada año al embarcar.

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

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

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

Se tendrá en cuenta la prioridad según los lazos sanguíneos de la familia de los tripulantes.

Se exigirá un orden según las peticiones de embarque.

El acompañante tendrá a su cargo el cuidado completo de los alojamientos del tripulante, exceptuando despachos y recintos comunes, y no solicitará servicios extras del Departamento de Fonda. Las comidas serán servidas en el comedor en que se sirva al tripulante al que acompaña. El familiar acompañante viene obligado a cumplir todas las normas de seguridad que rigen en el buque.

La manutención del familiar acompañante correrá a cargo de la Empresa.

Con respecto a los visitantes en puerto, podrán comer a bordo solamente a criterio del Capitán, atendiendo a su número y función de causar el menor incremento posible en el trabajo del personal de fonda.

Art. 28. *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 cargas dirigidas a los tripulantes que 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 o enviadas por cualquier otro medio más eficaz.

Art. 29. *Natalidad.*—Todos los tripulantes al servicio de la Empresa percibirán la cantidad de 13.480 pesetas por nacimiento de cada hijo.

Será requisito formal para el abono indicado la presentación del libro de familia o certificado de inscripción en el Registro Civil.

Art. 30. *Gratificaciones extraordinarias.*—Todo el personal percibirá anualmente con carácter obligatorio dos pagas extraordinarias compuestas por todos los conceptos fijados de la tabla salarial anexa.

La paga de junio se devengará durante el primer semestre y la de diciembre en el segundo semestre.

Para el personal que cause alta o baja en la Empresa durante el primero o segundo semestre percibirá la parte proporcional de la gratificación extraordinaria.

Las dos gratificaciones extraordinarias de vencimiento periódico superior al mes se abonarán ordinariamente en ocasión de las fiestas de Navidad antes del 15 de diciembre y, en el mes de junio, antes del 15.

Art. 31. *Antigüedad.*—Se entiende por tal el complemento retributivo personal que percibe el tripulante por cada tres años de servicios prestados ininterrumpidamente a la Empresa de la cuantía que fija la tabla salarial adjunta, por cada trienio reconocido al servicio de la Empresa.

Art. 32. *Cambio de horario de trabajo.*—No se iniciará una maniobra, ni se efectuará ningún trabajo salvo fuerza mayor para la seguridad del buque o pérdida de mareas o situaciones que en la práctica y a juicio del Capitán se tomen dentro de un apartado, como excepcional, durante el horario de comidas. Nunca se dejará de respetar horarios de comidas. No se considera a estos efectos como término excepcional la provisión del buque, pertrechos y documentación.

La jornada no se podrá partir en ningún concepto en más de dos períodos de trabajo.

Los cambios de horario se producirán a criterio del Capitán, previa audiencia de los Delegados de los tripulantes, quienes comunicarán al mismo su aprobación u oposición. En este último supuesto, el Capitán trasladará su decisión al Delegado o miembro del Comité de Empresa por escrito y con expresión de los argumentos en que basa la misma. En todo caso, el Delegado o miembro del Comité de Empresa podrá recurrir ante el armador.

Art. 33. *Seguridad e higiene.*—El trabajador, en la prestación de sus servicios a bordo, tendrá derecho a una protección eficaz en materia de seguridad e higiene.

En la inspección y control de dichas medidas que sean de observancia obligatoria por el empresario, el trabajador tiene derecho a participar por medio de sus representantes en el buque.

En todo caso, formará parte del Comité de Seguridad e Higiene el Delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa.

Tanto el Comité de Seguridad e Higiene en los buques en que esté formalmente constituido como los representantes legales de los tripulantes cuando aquél no esté constituido, que aprecien una probabilidad cuando aquel no esté constituido, que aprecien una probabilidad seria y grave de accidente por inobservancia de la legislación aplicable en la materia, requerirán al armador por escrito a través del Capitán del buque para que adopte las medidas oportunas que hagan desaparecer el estado de riesgo; si la petición no fuese atendida en el plazo de cuatro días, se dirigirán a la autoridad competente. Si el riesgo de accidente fuera inminente la paralización de las actividades podrá ser acordada por la totalidad de los trabajadores del buque.

Tal acuerdo será comunicado de inmediato a la Empresa Naviera y a la autoridad laboral, la cual en veinticuatro horas anulará o ratificará la paralización acordada.

La Empresa facilitará la comunicación del acuerdo citado al sindicato firmante.

La Compañía Naviera se compromete a cumplir los acuerdos ratificados por España, con la Organización Internacional de Trabajo sobre Seguridad, Convivencia e Higiene en la Mar, asimismo, se comprometen a que estos acuerdos estén a disposición de los tripulantes y Delegados Sindicales a bordo del buque (Convenio Recomendaciones 133 OIT).

Art. 34. *Cambio de horario de salida.*—Con cuatro horas de antelación a la salida estimada del buque deberá comunicarse a la tripulación por medio de los tabloneros de anuncios existentes en el buque.

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

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

Art. 35. *Pago de salarios y anticipos.*—El pago de salarios se hará precisamente dentro de los cinco días del mes siguiente al que aquéllos correspondan.

El tripulante tendrá derecho a percibir anticipos a cuenta hasta el límite del 90 por 100 de las cantidades que tenga devengadas.

Art. 36. *Fondeadas.*—Cuando un buque fondee en rada, bahía o ría, sin que exista riesgo que obligue a la tripulación a permanecer a bordo, la Empresa y siempre que las condiciones del tiempo y los usos y costumbres del puerto lo admitan, se compromete a facilitar un servicio de lanchas, cuyo horario y frecuencia lo establecerá el Capitán, según las circunstancias y de acuerdo con el Delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota, quienes deberán adaptarse a dicho horario.

Se procurará que se adecue el horario y frecuencia del servicio de las lanchas para que pueda trasladarse el mayor número posible de tripulantes.

Art. 37. *Medios de transporte.*—En aquellos puertos en que los buques atraquen en zonas lejanas a la ciudad que no tengan transportes regulares y frecuentes, se facilitará transporte apropiado a todos los tripulantes, cuando la distancia sea de más de 2 kilómetros.

Se entiende que existe servicio público siempre que éste tenga una frecuencia mínima de una hora.

Se procurará que se adecue el horario y frecuencia del servicio de transporte para que puedan trasladarse el mayor número posible de tripulantes por viaje.

Art. 38. *Servicios recreativos y culturales.*—La Empresa dotará a todos los buques de un aparato de TV y uno de radiocassete por cámara, siendo por cuenta de aquélla todos los gastos de instalación.

En los buques de navegación de altura se dispondrá de cine o video.

Los buques dispondrán de una asignación anual de 70.000 pesetas por barco.

La cantidad asignada se empleará en la compra de juegos recreativos y libros para la biblioteca, debiendo ser gratuitos los libros profesionales seleccionados por una Comisión nombrada al efecto.

Se recomienda que en la renovación de material se tengan en cuenta las nuevas técnicas, procurando incorporar sistemas de vídeo.

La asignación anual se entregará por el Capitán de cada buque a los miembros del Comité de Flota o, en su defecto, al tripulante designado por los tripulantes para tal fin, haciéndose responsable éste de su destino.

Los gastos de esta asignación deberán ser justificados mediante facturas, que serán expuestas en tablón de anuncios del buque.

Art. 39. *Trabajos diferentes a los de su cargo.*—A ningún tripulante se le ordenará la realización de trabajos diferentes a los de su cargo, según figura en el cuadro indicador, salvo los casos de fuerza mayor, cuando peligre la seguridad de los tripulantes, del buque o de su carga.

En todo caso, se estará a lo dispuesto en el artículo 23 del Estatuto del Trabajador.

Art. 40. *Ropa de trabajo.*—La ropa de trabajo será por cuenta de la Empresa, ateniéndose a lo establecido en las Normas de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

ROPA DE TRABAJO A BORDO

Todo el personal embarcado dispondrá en perfecto uso, de los efectos siguientes:

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

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

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

D) Caldereta, Electricista y Engrasador: Dispondrán de los mismos efectos que los de Cubierta, excepto ropas de agua que utilizarán la ya comunmente para el departamento de Máquinas.

E) Personal de cocina: Dispondrán los Cocineros de dos chaquetillas blancas, camisas, dos pantalones, tres camisetitas blancas, seis delantales, un par de zapatos y calcetines.

Dispondrán los Camareros de dos camisas blancas, dos pantalones negros, un par de zapatos y calcetines.

El Marmitón dispondrá de lo mismo que el Cocinero.

F) Ropa de abrigo: Existirá a bordo ropa de abrigo en cantidad suficiente, para todo el personal que tenga que trabajar en el exterior períodos fríos y cámaras frigoríficas.

Art. 41. *Textos legales a bordo.*—En los buques estarán a disposición de todos los tripulantes las disposiciones que regulen las relaciones laborales y sindicales de las partes, debiendo al menos estar incluidos los siguientes textos en cada una de las cámaras:

OTMM y Régimen Especial de la Seguridad Social para los trabajadores de la mar.

Convenio Colectivo de Empresa.

Estatuto de los Trabajadores.

Normas para Primeros Auxilios.

Ordenanza General de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

Art. 42. *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 suciedad, esfuerzo o peligro superior al normal.

TRABAJOS QUE DEBERÁN SER REALIZADOS POR PERSONAL AJENO AL BUQUE

1. Limpieza, picado o pintado del interior de la caja de cadenas.
2. Limpieza, picado o pintado del interior de tanques de lastre.
3. Limpieza, picado o pintado o encalichado del interior de tanques de agua dulce.
4. Limpieza, picado o pintado del interior de cofferdams.
5. Limpieza, picado o pintado bajo planchas de toda la sentina de máquinas.
6. Picado con chorro de arena o chorreado.
7. Limpieza de tanques de aceite o combustible.
8. Trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga en buques petroleros. Cuando esos trabajos deban realizarse navegando se considerarán sucios, penosos o peligrosos.

En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse en la mar por seguridad del buque o si las condiciones higiénica así lo exigieran, se estará, en cuanto a su consideración económica, de acuerdo con la siguiente tabla (ver al final de artículo).

De estos trabajos se calculará el tanto por ciento que corresponda cuando sea parcial.

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

De estos trabajos se calculará el tanto por ciento que corresponda cuando sea parcial.

TRABAJOS QUE DEBERÁN REALIZARSE POR LA DOTACIÓN DEL BUQUE Y QUE TIENEN LA CONSIDERACIÓN DE TRABAJOS SUCIOS, PENOSOS Y PELIGROSOS

9. Trabajos en el interior de la caja de cadenas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
10. Trabajos en el interior de cofferdams y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
11. Trabajos en el interior de tanques de lastre o agua dulce y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
12. Trabajos bajo plancha de la sentina de máquinas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
13. Limpieza completa del interior del cárter del motor principal.
14. Limpieza o trabajos sin limpieza de la galería de barrido del motor principal.
15. Limpieza del interior de conductos de humo, calderas y calderetas.
16. Trabajos en el interior de tanques de aceite y/o combustible.
17. Trabajos en la mar ocasionados por avería del motor principal.
18. Limpiezas de sentinas corridas de bodegas.

19. Trabajos en cuadros eléctricos a alta tensión.
20. Pintado a pistola en locales cerrados.
21. Encalichado o cementado en recintos cerrados.
22. Trabajos en interiores por debajo de -5 °C o por encima de -45 °C, considerando la cámara de máquinas como exterior.
23. En la mar, subida a alturas superiores a 1,5 metros por encima de cualquier estructura fija, siempre que sea necesario para la seguridad del buque; en caso contrario será totalmente prohibido.
24. Trabajos en el túnel y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
25. Estiba de cadenas en cajas de cadenas cuando se haya de permanecer en el interior de la misma.
26. Recepciones o fiestas oficiales en las que el servicio y la preparación estén a cargo del personal del Departamento de Fonda.
27. Limpieza total de cámaras frigoríficas, campanas extractoras y hornos.
28. Limpiezas de bodega y tanques altos laterales.
29. Trabajos en el interior de pórticos y casetas de motores de las grúas de los buques cementeros.
30. Trabajos en el interior de pocetes, silos, bombas y tolvas.
31. Cambio de piñones de las cadenas.
32. Cambio de cojinetes por los de nuevo modelo en los sinfines.
33. Trabajos en el interior de los tensionados.
34. Cambio y limpieza de sacos-filtro de los colectores de polvo.
35. Trabajos en las bodegas cuando estén sin limpiar.
36. Trabajos que por su naturaleza implican suciedad o peligrosidad superior a lo normal.

CONSIDERACIÓN ECONÓMICA

Estos trabajos tendrán la consideración económica siguiente:

- a) Los encuadrados en la tabla siguiente, según la misma. En las referencias al total se calculará el tanto por ciento que corresponda cuando sea parcial.
- b) El resto se abonarán como horas extras las que se realicen dentro de la jornada laboral y como horas extras dobles la que se realicen fuera de la misma.

	12.001 a 20.000 TRB	20.001 a 35.000 TRB
37. Limpieza total de la caja de cadenas	36.815	44.704
38. Limpieza total del interior de cofferdams	31.554	39.444
39. Limpieza completa de conductos de humo, calderas y calderetas ..	84.154	87.284
40. Picado y pintado total del interior de: cajas de cadenas, cofferdams, tanques de lastre, tanques de agua dulce con encalichado ...	57.854	65.744
41. Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite.	39.446	44.704

Art. 43. *Trabajos especiales.*—Tienen la consideración de trabajos especiales aquellos cuya realización en condiciones normales no es obligatoria para los tripulantes por corresponder dichos trabajos a trabajadores de tierra y también aquellos que se pactan libremente a tanto alzado entre el Armador y los tripulantes.

Ningún tripulante podrá ser obligado a la realización de estos trabajos, salvo en circunstancias especiales en las que peligre la seguridad del buque o la seguridad de la carga, o cuando no existiera censo de trabajadores portuarios o no fuera suficiente y cualificado a juicio de Sindicatos y Organizaciones portuarias.

Su realización se ofrecerá a todos y cada uno de los tripulantes sin discriminación, pero teniendo preferencia los del Departamento afectado, estableciéndose turnos a convenir entre el personal que lo desee y esté capacitado. Todo ello cuando el volumen de trabajo lo permita y con el mínimo número posible de tripulantes.

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

En los casos en que, de acuerdo con el párrafo segundo, su realización haya de ser obligatoria, se atenderá el tratamiento económico pactado.

Tendrán igualmente derecho a su percepción aquellos tripulantes encargados de dirigir directamente las operaciones.

SON TRABAJOS ESPECIALES

42. Trincaje y destrincaje de cualquier tipo de mercancía ajena al buque en sí, tanto en cubierta como en bodega, cuando sea necesario el empleo de elementos o medios tradicionales de trincaje: cabos, lazos, cables, cadenas, tensores angulares, grilletes, etc.

Se exceptuarán del párrafo anterior todos aquellos buques especializados y modulados para el transporte de contenedores con infraestructura adecuada en cubierta o bodegas, incluyendo guías y que estén dotados de los medios adecuados, seleccionados y elaborados a medida ligeros y con elementos o fundamentos fijos de trincaje y que la operación de trincaje sea sencilla. La determinación de los buques que reúnan estas condiciones se hará por la Comisión Paritaria. Por seguridad del buque, este trabajo se realizará antes de salir de puerto, bahía, rada o río.

43. Carga, estiba, desestiba y descarga de mercancías que precisen su manipulación, incluido vehículos a motor de régimen de equipaje y correo.

44. Limpieza bajo planchas y pintado de toda la sentina de máquinas: 119.005 pesetas.

45. Limpieza completa de tanques de aceite o combustible: 33.294 pesetas.

46. Limpieza completa del interior de tanques de lastre: 43.204 pesetas.

47. Limpieza completa del interior de tanques de agua dulce con encachado o pintado: 43.204 pesetas.

48. Limpieza del cárter del motor principal: 11.900 pesetas.

49. Limpieza completa de cámaras de barrido: 23.801 pesetas.

50. Desmontaje y montaje de culata y sus elementos: 24.318 pesetas.

51. Desmontaje y montaje de la culata y pistón: 73.545 pesetas.

52. Desmontaje y montaje de cojinetes de cruceta completo: 11.270 pesetas.

53. Desmontaje y montaje de cojinetes de cabeza de biela completo: 18.916 pesetas.

54. Desmontaje y montaje de camisa de cilindro: 19.944 pesetas.

55. Desmontaje y montaje de cojinetes de bancada completo: 28.370 pesetas.

56. Desmontaje, despiece y montaje de bombas de inyección y tuberías completo: 10.578 pesetas.

57. Desmontaje y montaje de turbosoplantes del motor principal: Se pagarán horas extraordinarias de auxilio al montador.

58. Desmontaje y montaje de turbosoplantes de MM.AA. completo: 47.602 pesetas.

59. Desmontaje y montaje de bombas completo: 13.256 pesetas.

60. Desmontaje y montaje de enfriadores del motor principal: 15.438 pesetas.

61. Desmontaje y montaje de los tres enfriadores de MM.AA. Cámara de Máquinas: 23.802 p/mot.

62. Desmontaje y montaje completo de purificadoras de F.P.: 35.701 pesetas.

63. Bobinado de motores eléctricos: Se pactará.

64. Motor auxiliar completo: Se pactará.

En los trabajos con valoración fija estarán presentes en el reparto los que vayan a participar en los mismos.

Si los trabajos son parciales se calculará el tanto por ciento que corresponda, estableciéndose una parcialidad mínima suficiente. La parcialidad mínima en el caso de motores auxiliares es, por ejemplo, aquella que representa una sexta parte del total en motores de 6 cilindros y una quinta parte en motores de 5 cilindros.

Los siguientes trabajos de limpiezas de bodegas:

65. Limpieza total de todas las bodegas, caso de carbón, clinker o yeso: 65.453 pesetas.

66. Limpieza total de todas las bodegas, caso de grano o fosfato: 41.652 p.p.

67. Limpieza total de los tanques altos laterales: 17.691 p/tanq.

Cuando los trabajos realizados sean parciales se valorarán porcentualmente.

Se entiende que «todas» las bodegas significa el número total de bodegas del buque.

Los siguientes trabajos del Departamento de Fonda:

68. Confección del pan: 23.205 pesetas.

69. Servicio de lavandería: 47.602 pesetas.

70. Exceso de personal por colla de tierra en el caso de 2, 3 ó 4 personas se abonará una hora extra a cada miembro del Departamento.

71. Exceso de personal por colla de tierra en el caso de 5, 6 ó 7 personas se abonarán dos horas extras a cada miembro del Departamento.

72. Exceso de personal por colla de tierra en el caso de más de 7 personas se abonarán tres horas extras a cada miembro del Departamento.

Si se tratara solamente de una persona o una cena se abonará el 50 por 100.

Art. 44. *Servicio Militar*.--1. Reserva de puesto: El personal de la Empresa tendrá derecho a que se le reserve su puesto de trabajo durante el tiempo que dure su servicio militar activo, debiendo el tripulante ponerse a disposición del Naviero o Armador, antes de transcurrir dos meses, a contar desde la fecha de su licenciamiento, ya que de no ser así se entenderán extinguidas las relaciones jurídico laborales.

2. Reembargo: El reembolso del licenciado se llevará a cabo tan pronto como sea posible, sin que tenga derecho el peticionario a percibir retribución alguna durante el período de tiempo que transcurra desde la petición de reingreso hasta el embarque, siempre que éste se efectúe dentro del plazo de veinte días naturales en el caso de navegación de primera zona, o de dos meses en el caso de segunda y tercera zona, pudiendo ocupar al transcurrir estos plazos una de las vacantes que en su categoría se produzcan en cualquier buque de la Empresa.

Una vez que el tripulante se reincorpora a su puesto de trabajo el Armador queda facultado para prescindir de los servicios del que interinamente lo viene desempeñando.

3. Gastos y dietas: Será obligación de la Empresa el abono de los gastos de desembarque que puedan ocasionarse con motivo de la incorporación a filas de los individuos de la dotación de un buque que sean llamados para realizar el Servicio Militar Obligatorio.

4. Cómputo de antigüedad: El tiempo de prestación del Servicio Militar obligatorio y voluntario por el tiempo mínimo de duración de éste que se prestará para anticipar el cumplimiento de los deberes militares, se computará a los efectos de antigüedad y aumentos económicos por años de servicio en la Empresa, como si se realizase trabajo activo.

Art. 45. *Incremento salarial*.--Se fija un incremento salarial del 5 por 100 sobre tablas salariales a partir del 1 de abril de 1993.

Art. 46. *Servicio a la Empresa*.--Se entiende por «Servicio a la Empresa», a efectos de vacaciones:

1. Situación de enrolamiento.
2. Hospitalización por accidente o enfermedad.
3. Comisión de servicio.
4. Viajes para embarcar y desembarcar.

En todas las demás circunstancias se devengarán las vacaciones reguladas por la Ordenanza.

Art. 47. *Ayuda por hijos disminuidos físicos o psíquicos*.--Aquellos tripulantes con dos o más años de antigüedad en la Empresa que tengan algún hijo afectado de disminución de tipo físico o psíquico percibirán una ayuda de 50.000 pesetas anuales, pagaderas en el último mes de cada año y durante el tiempo que permanezca prestando servicio a la Empresa.

Para la percepción de esta ayuda el tripulante con derecho a la misma deberá justificar la disminución física o psíquica con el correspondiente certificado médico.

Art. 48. *Préstamos de urgencia*.--La Empresa establece un fondo anual de hasta 5.000.000 de pesetas para préstamos de urgencia, la cuantía del préstamo será de tres mensualidades como máximo para todas las categorías.

Estos préstamos no devengarán interés de ningún tipo y serán deducibles en el plazo máximo de dieciocho meses.

Para tener derecho a estos préstamos será condición indispensable contar con una antigüedad en la Empresa de dos años en el momento de solicitarlos. Igualmente habrá que demostrar las causas urgentes que motivan dichas solicitudes.

Ante la concurrencia de peticiones tendrá preferencia la del tripulante con mayor antigüedad y en caso de igualdad prevalecerá la del que tenga mayores obligaciones familiares.

Art. 49. *Ayudas de estudios*.--La Empresa establece una ayuda de estudios a los tripulantes con hijos comprendidos entre las edades de cuatro a diecisiete años, ambos inclusive, consistente en la cantidad anual de 10.000 pesetas por hijo para el año 1990. Igual importe se establece también para el año 1991.

Esta ayuda será concedida a los tripulantes con dos o más años de servicio a la Empresa, previa solicitud de la misma y será satisfecha dentro de la nómina del mes de octubre y una vez que aporte el correspondiente justificante de matriculación en el Centro en que vaya a efectuar los estudios.

Art. 50. *Aprovisionamiento*.--El transporte y embarque de víveres para el consumo de la dotación o pasaje será realizado por la dotación

del buque: el resto de provisión de cada Departamento lo efectuará el personal del mismo al cual correspondan los pertrechos, realizando el transporte, estiba y trincaje. Todos estos trabajos serán realizados dentro de la jornada laboral y, en su defecto, abonados como horas extraordinarias, que serán consideradas dentro del forfait si el barco está de salida y fuera del mismo en caso contrario.

Si el aprovisionamiento se realizara fuera de muelle se abonarán como horas extras fuera del forfait, tanto dentro como fuera de la jornada laboral.

Art. 51. *Alumnos.*—Los Alumnos de cualquier especialidad percibirán, con independencia de la ayuda familiar a que tuvieran derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación de 64.268 pesetas mensuales.

Art. 52. *Calendario laboral.*—De acuerdo con lo que dispone la legislación vigente sobre esta materia se establecen con el carácter de fiestas locales y que completarán el Calendario Laboral Oficial para el personal de Flota de «Compañía Valenciana de Navegación, Sociedad Anónima», los siguientes días del año:

16 de julio, Nuestra Señora del Carmen.

9 de noviembre, Nuestra Señora de la Almudena.

De acuerdo con la legalidad vigente las fiestas que coincidan en domingo se trasladarán al lunes siguiente.

Art. 53. *Enajenación o venta buques.*—En el caso de venta del B/«I-COD» o de cualquier otra situación que suponga pérdida del citado Centro de trabajo la indemnización que se abonará a los tripulantes que causen baja con este motivo será la equivalente a cuarenta y cinco días de salario por los años de servicio.

Las bases diarias por categorías citadas anteriormente son las que a continuación se detallan:

Capitanes: 17.540 pesetas.
Jefes: 16.389 pesetas.
Oficiales 1.ª: 14.349 pesetas.
Oficiales 2.ª: 12.575 pesetas.
Oficiales 3.ª: 11.419 pesetas.
Radios 1.ª: 14.002 pesetas.
Radios 2.ª: 12.517 pesetas.
Maestranza: 9.197 pesetas.
Marineros: 8.118 pesetas.
Engrasadores: 8.118 pesetas.
Camareros: 8.118 pesetas.
Marmitones: 7.741 pesetas.
Limpiador: 7.741 pesetas.

Los tripulantes con percepciones distintas a las de tablas sus bases estarán en función a las retribuciones que realmente tienen asignadas.

A estas bases se les añadirá la antigüedad individual de cada tripulante.

DISPOSICIÓN ADICIONAL 1.ª COMISIÓN DE SEGURIDAD E HIGIENE

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

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

Jefe de Máquinas.
Primeros Oficiales de Puente y Máquinas.
Un Titulado y un no Titulado.
Delegado de los Tripulantes o
Miembro del Comité de Empresa de la Flota.

Si a juicio de los miembros de la Comisión fuese necesario, dada la naturaleza del tema a tratar podrá formar parte de la misma eventualmente, un Bombero, un Electricista, un Mecanismo o el Cocinero.

2. Objetivos:

- Aunar los esfuerzos de toda la tripulación para que el buque pueda ser considerado un lugar seguro de trabajo.
- Evitar los accidentes a bordo.
- 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 las Empresas al que se ponga a disposición de la Comisión de Seguridad e Higiene en cada buque la normativa y circulares vigentes en la materia.

3. Funciones:

- Velar a bordo se cumpla con las normas de seguridad vigentes.
- Promover la observancia de las medidas para la prevención de accidentes.
- La presentación a las Empresas de sugerencias, propuesta y recomendaciones, para la adopción de cualquier medida de seguridad a bordo.
- La comprobación y correcto funcionamiento de los aparatos para la prevención y lucha contra incendios y accidentes.
- Análisis de los accidentes ocurridos a bordo, haciendo las recomendaciones necesarias para evitar la repetición.
- La vigilancia de la ejecución de los ejercicios de seguridad reglamentarios. Los ejercicios de adiestramiento y práctica a bordo (abandono, contraincendios, emergencias, etc.), se realizarán periódicamente.
- Proponer la concesión de recompensas al personal que se distinga por su comportamiento o intervención en actos meritorios, así como sanciones a quien incumpla normas e instrucciones sobre seguridad.
- Proponer a la Empresa la adquisición de los títulos de aquellas publicaciones en materia de seguridad que deban formar parte de la biblioteca del buque.
- Participar junto con la Empresa en la programación de cursos sobre seguridad.

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

El Capitán como Presidente de la Comisión convocará y presidirá todas las reuniones y tomará las debidas medidas para asegurar la asistencia total de sus componentes. Al final de cada reunión se levantará la correspondiente acta; haciéndose constar los asuntos tratados, las medidas adoptadas y las sugerencias y recomendaciones que se deseen elevar a la Dirección.

DISPOSICIÓN ADICIONAL 2.ª ACTIVIDAD SINDICAL

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

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

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

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

- Asistencia a congresos, asambleas, consejos, coordinadoras, en su caso, y, en general, a cualquier clase de reuniones a que fueran convocados por su Sindicato.
- Participación en seminarios, cursos o actividades de carácter formativo sindical, promovidos por el Sindicato al que pertenezcan o cuando expresa o personalmente se le convoque.
- Actos de gestión que deben realizarse por encargo de su Sindicato o por razón de sus obligaciones específicas.

Para los mismos casos podrán además utilizar a su cargo, las horas necesarias.

Para la utilización de las cuarenta horas y las de su cargo el Delegado de los Tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota darán oportuno preaviso al Capitán.

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

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

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

2. Integrarse en las Comisiones sobre manutención a bordo y de Seguridad e Higiene.

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

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

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

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

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

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

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

9. Criterio de excepción en los transbordos.

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

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

El Delegado de los Tripulantes o miembros del Comité de Empresa o Flota serán los responsables de su normal desarrollo.

Norma 5. Durante la estancia del buque en puerto o aprovechando el servicio de enlace con tierra establecido por el buque caso de estar fondeado, los representantes de los Sindicatos legalmente constituidos y una vez acreditada su condición ante el Capitán u Oficial de Guardia podrán efectuar visita a bordo a fin de cumplir sus misiones y siempre que ello no obste el cumplimiento de las guardias y turnos de trabajo.

Los visitantes observarán las normas de seguridad establecidas y, asimismo, la Empresa no se hará responsable de los accidentes que puedan ocurrirles durante su estancia a bordo y durante la travesía.

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

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

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

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

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

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

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

1. Negociar y vigilar el cumplimiento de este 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 ventas de la Entidad, sobre su programa de producción y evolución probable del empleo en la Empresa.

b) Actualmente, conocer y tener a su disposición el balance, la cuenta de resultados, la memoria y, en el caso de que la Empresa revista la firma 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 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 de status jurídico de la Empresa, cuando ello suponga cualquier incidencia que afecte al volumen de empleo.

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

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

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 sus familias.

5. Colaborar con la Dirección de la Empresa para conseguir el cumplimiento de cuantas medidas acordadas por ambas partes procuren el mantenimiento y el incremento de la productividad de la Empresa.

6. Los miembros del Comité de Empresa de Flota, y éste en su conjunto, observarán sigilo profesional en todo lo referente a los apartados a) y c) del punto 1 de esta Norma, aun después de dejar de pertenecer al Comité de Empresa de Flota y, en especial, en todas aquellas materias sobre las que la Dirección señale expresamente el carácter reservado. Esta obligación de sigilo se extenderá a los expertos que asesoren al Comité.

7. Aquellas otras que se asignen en este Convenio.

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

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

En todo caso, se tendrá en cuenta, en su caso, lo establecido en la Ley Orgánica de Libertad Sindical.

Tablas salariales

Categorías	Salario profesional	Forfait	Suma	Antigüedad trienio	Valor hora extra
Capitanes	427.287	—	427.287	9.938	—
Jefes de máquinas	405.965	—	405.965	9.555	—

Categorías	Salario profesional	Forfait	Suma	Antigüedad trienio	Valor hora extra
Primer oficial	276.655	67.988	344.643	7.955	1.640
Segundo oficial	247.835	59.511	307.347	7.319	1.336
Tercer oficial	219.018	59.511	278.529	6.972	1.256
Radiotelegrafista	247.836	59.511	307.347	7.319	1.336
Electricista	155.549	57.380	212.929	5.573	1.107
Mecánico	155.549	57.380	212.929	5.573	1.107
Contra maestre	155.549	57.380	212.929	5.573	1.107
Cocinero	155.549	57.380	212.929	5.573	1.107
Calderero	155.549	57.380	212.929	5.573	1.107
Marinero	139.606	44.869	184.475	4.816	956
Engrasador	139.606	44.869	184.475	4.816	956
Camarero	139.606	44.869	184.475	4.816	956
Mozo	133.787	44.869	178.656	4.480	897
Limpiador	133.787	44.869	178.656	4.480	897
Marmitón	133.787	44.869	178.656	4.480	897

En estos salarios están incluidos los importes que por los conceptos que se indican en los artículos 113 y 114 de la Reglamentación Nacional de Trabajos de la Marina Mercante pudieran corresponder.

MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO

15250 *ORDEN de 21 de mayo de 1993 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el recurso contencioso-administrativo número 270/1991, promovido por don Jerónimo Menéndez Menéndez contra la Resolución de la Dirección General del Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas de fecha 22 de enero de 1991.*

En el recurso contencioso-administrativo número 270/1991, interpuesto por don Jerónimo Menéndez Menéndez contra la Resolución de la Dirección General del Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT), de fecha 22 de enero de 1991, sobre abono de dietas, se ha dictado con fecha 10 de febrero de 1993, por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, sentencia, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que, estimando el recurso interpuesto por don Jerónimo Menéndez Menéndez contra la Resolución de 22 de enero de 1991, dictada por la Dirección General del CIEMAT, por la que le fueron denegadas el abono de la cantidad correspondiente por dietas con ocasión de su traslado de residencia tras su jubilación forzosa, debemos anular y anulamos dicha Resolución por contraria a derecho y reconocemos el del recurrente a que le sean reconocidas y abonadas tres dietas por él y por cada miembro de su familia que efectuaron el citado traslado con arreglo a valor del grupo donde esté clasificado el actor, según el anexo del Real Decreto 236/1988, teniendo en cuenta que el mismo al tiempo de ser jubilado forzoso pertenecía al grupo A de clasificación funcional como funcionario de carrera de la Escala de Titulados Superiores del CIEMAT, con los intereses legales correspondientes. No se hace expresa condena en costas. Por esta nuestra sentencia, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.»

En su virtud, este Ministerio, de conformidad con lo establecido en los artículos 118 de la Constitución, 17.2 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, y demás preceptos concordantes de la vigente Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, ha tenido a bien dis-

poner que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia y se publique el aludido fallo en el «Boletín Oficial del Estado».

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

Madrid, 21 de mayo de 1993.—El Ministro de Industria, Comercio y Turismo, P. D. (Orden de 30 de mayo de 1991, «Boletín Oficial del Estado» de 13 de junio), el Subsecretario, Mariano Casado González.

Ilmo. Sr. Subsecretario.

15251 *ORDEN de 21 de mayo de 1993 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha en el recurso contencioso-administrativo número 942/1988, promovido por don Dionisio Sosa Rincón contra la Resolución de la Dirección Provincial de Ciudad Real de 14 de julio de 1987 y la del Director general de Minas de 7 de julio de 1988.*

En el recurso contencioso-administrativo número 942/1988, interpuesto por don Dionisio Sosa Rincón contra la Resolución de la Dirección Provincial de Industria y Energía de Ciudad Real de 14 de julio de 1987 y la del Director general de Minas de 7 de julio de 1988, desestimatoria del recurso de alzada interpuesto contra aquella, sobre intrusión de labores, se ha dictado con fecha 21 de julio de 1989, por el Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha, sentencia, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que rechazando la excepción de falta de legitimación pasiva y de prescripción opuestas por el actor don Dionisio Sosa Rincón y entrando a conocer la cuestión de fondo deducida en la demanda, desestimando el recurso debemos declarar y declaramos ajustadas a derecho las Resoluciones del Director provincial del Ministerio de Industria y Energía de 14 de julio de 1987 y del Director general de Minas de 7 de julio de 1988, ésta desestimatoria de la alzada formulada contra la anterior todo ello sin costas. Así por esta nuestra sentencia, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.»

En su virtud, este Ministerio, de conformidad con lo establecido en los artículos 118 de la Constitución, 17.2 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, y demás preceptos concordantes de la vigente Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, ha tenido a bien disponer que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia y se publique el aludido fallo en el «Boletín Oficial del Estado».

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

Madrid, 21 de mayo de 1993.—El Ministro de Industria, Comercio y Turismo, P. D. (Orden de 30 de mayo de 1991, «Boletín Oficial del Estado» de 13 de junio), el Subsecretario, Mariano Casado González.

Ilmo. Sr. Subsecretario.