

14866 RESOLUCION de 26 de junio de 1985, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del I Convenio Colectivo de las Navieras «Transoceanica», «Transmar», «Transmarina», «Transcanarias» y su personal de flota.

Visto el texto del I Convenio Colectivo de las Navieras «Transoceanica», «Transmar», «Transmarina», «Transcanarias» y su personal de flota, recogido en esta Dirección General de Trabajo entre el 14 de enero y 11 de marzo de 1985, suscrito por los representantes de las Empresas y por los trabajadores, el Sindicato Libre de la Marina Mercante y el Sindicato Español de Oficiales de la Marina Mercante (SEOMM), el día 12 de enero de 1985.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90. 2 y 3 de la Ley 8.1980, de 10 de marzo, que aprobó el Estatuto de los Trabajadores, y en el 2.b), del Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre Registro de Convenios Colectivos de Trabajo.

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Ordenar su inscripción en el Registro de Convenios de esta Dirección General.

Segundo.—Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Notifíquese este acuerdo a la Comisión Negociadora.

Madrid, 26 de junio de 1985. El Director general, Carlos Navarro López.

**PRIMER CONVENIO DE LAS NAVIERAS
TRANSOCEANICA, TRANSMAR, TRANSMARINA,
TRANSCANARIAS PARA LOS AÑOS 1985/86.**

Don Enrique Bianchi Ruiz del Portal, por las Empresas.
Don Jorge Zaragoza Ramos, por las Empresas.
Don J. Antonio Martínez Santomé, S.L.M.M.
Don Manuel Santos Pineiro, S.L.M.M.
Don Miguel Eiras Canto, S.L.M.M.
Don Antonio Castellón Montalbán, S.L.M.M.
Don Manuel Pola Sánchez de Badajoz, S.L.M.M.
Don R. Carlos Fernández Suárez, S.E.O.M.M.
Don Antonio E. Guerrero Pozo, S.L.M.M.

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*—El presente Convenio regula las condiciones económicas y sociales y de trabajo entre las Empresas Naviera «Transoceanica», «Transmar», «Transcanarias» y «Transcanarias, Sociedad Anónima», y los tripulantes de los buques de su flota mercante, incluidos en la O.T.M.M.

Artículo 2.º *Vigencia del presente Convenio.*—El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1985, salvo en aquellos artículos en los que se especifique otras fechas.

La vigencia del presente Convenio se extenderá hasta el 31 de diciembre de 1986, y quedará prorrogado por periodos anuales sucesivos si no se hubiera denunciado por alguna de las partes contratantes durante los tres últimos meses anteriores a su vencimiento.

Artículo 3.º *Vinculación a la totalidad.*—A todos los efectos, el presente Convenio constituye una unidad indivisible, por lo que no podrá presentarse la aplicación de una o varias de sus cláusulas, desechando el resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observado en su integridad y considerado globalmente.

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

Artículo 4.º *Compensación y absorción futuras.*—El conjunto de condiciones salariales pactadas en este Convenio absorberá y compensará, en el cómputo anual, cualesquiera mejoras parciales que, por disposición legal de carácter general o especificada para el Sector, pactada o por cualquier origen que fuere, en el futuro pudieran establecerse.

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

Artículo 5.º *Aplicación directa.*—Las partes signatarias del presente Convenio de Empresas 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, revisión de lo que se pacte.

Las diferencias o discrepancias que pudieran surgir de la aplicación automática de este Convenio de Empresas serán sometidos a su Comisión Paritaria para su resolución posterior.

Artículo 6.º Periodo de prueba.

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

- Titulados, tres meses.
- Maestranza y subalternos, cuarenta y cinco días.

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

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

4. Concluido a satisfacción de ambas partes el periodo de pruebas, 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 periodo 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 periodo de prueba por voluntad de la Empresa y con la llegada a puerto, los gastos de viaje y dietas desde el puerto de desembarque hasta el domicilio del trabajador serán por cuenta de la misma.

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

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

Artículo 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.

En comisión de servicio, los tripulantes devengan salario real que venían disfrutando en su último puesto de trabajo.

Cuando la comisión de servicio se realice, se devengan vacaciones de Convenio. Si la comisión de servicio se realiza fuera del domicilio del tripulante, éste percibirá las dietas estipuladas en este Convenio.

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

a) Por iniciativa de la Empresa: Por necesidades de organización o de Servicio, el trasbordo será dispuesto por la Empresa, a cuyos efectos se seguirán los siguientes criterios:—

- Orden inverso de antigüedad del personal de cada categoría en la Empresa.
- No haber sido transbordado más de una vez en el periodo de embarque.

3. Si el tripulante transbordado lo fuera a un buque donde las percepciones salariales resultaran inferiores a las que tenía en condiciones homogéneas de trabajo, percibirán por una sola vez por campaña, y en concepto de indemnización, una cantidad equivalente a la diferencia que resulte entre lo percibido el último mes y lo que corresponda en su nuevo destino.

b) Por iniciativa del tripulante: Cuando por razones de ubicación de su domicilio y 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 ocasiona al tripulante.

Artículo 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 de embarque o comisión de servicio, disponible y a órdenes de la Empresa.

La expectativa de embarque durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio para entrar en situación de «Servicio de Empresa». En ningún caso se podrá mantener al tripulante por un tiempo superior a treinta días, pasando a partir de este momento a situación de «Comisión de Servicio».

Durante la expectativa de embarque, el tripulante percibirá el salario profesional, disfrutando las vacaciones de la ordenanza.

Artículo 10. *Licencias.*

1. Con independencia del periodo del convenio de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencias por motivos que a continuación se enumeran: De índole familiar, para asistir a cursos o exámenes para la obtención de títulos o nombramientos superiores o cursillos de carácter obligatorio complementarios o de perfeccionamiento y capacitación en la Marina Mercante y para asuntos propios.

2. La concesión de todas clases 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 soliciten deberán ser concedidos por el Capitán en el momento de ser solicitados, desembarcando el tripulante en el primer puerto con medios más directos de desplazamiento y dentro de los límites geográficos contemplados en el apartado 3.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 del permisionario, a excepción de los ocasionados, en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y del apartado (5.2 y 5.4), que correrán a cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarque y reembarque a todos los puertos de África hasta el paralelo de Noadibou. No obstante, quedan excluidas de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos.

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

Matrimonio, veinte días.

Nacimiento de hijos, quince días.

Enfermedad grave, cónyuge, hijos, padres y hermanos incluso políticos, hasta diez días.

Muerte de cónyuge e hijos, incluso políticos, quince días.

Muerte de padres y hermanos, incluso políticos, doce días.

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

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

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

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

5. Licencias para acudir 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.

Número de veces: retribución una sola vez.

Salario: profesional.

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.

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

5.2 Cursillo de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales.

Antigüedad mínima: sin limitación.

Duración: la del cursillo.

Salario: profesional.

Número de veces: retribuida una sola vez.

5.3 Cursillos de perfeccionamiento y capacitación profesional de los tripulantes y adecuados a los tráficoes específicos de cada Empresa.

Antigüedad mínima: 2 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 trabajos, considerando las fracciones superiores al 0.5 por 100 como unidad.

En todas estas licencias se seguirán el orden de las peticiones hasta completar los topes establecidos. Las Empresas atenderán las peticiones formuladas hasta dichos topes, pudiendo concederlas durante el periodo de vacaciones.

Si los tripulantes se integrasen a cualquier 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 Licencias para asuntos propios: Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admiten demora por un periodo de hasta seis meses, que podrán concederse por el Naviero en atención a los fundamentos que se expongan por el solicitante y las necesidades del servicio.

Estas licencias no tendrán retribución de ninguna clase.

Artículo 11. *Excedencias.*

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

El plazo mínimo para las excedencias serán 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 de su categoría.

En el supuesto de que no existiera vacante de su categoría y el excedente optara voluntariamente por alguna 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 situación de excedencia forzosa cualquiera de las causas siguientes: Nombramientos para cargos políticos, sindicales de ámbito provincial o superior, electivos o por designación.

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

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

Artículo 12. *Unidad de Empresa y flota.* A los efectos de observancia de este Convenio y de la prestación del servicio correspondiente, se ratifica expresamente el principio de unidad de flota de los buques de las Compañías: «Transmarina, Sociedad Anónima»; «Transoceánica, Sociedad Anónima»; «Transmar, Sociedad Anónima», y «Transcanarias, Sociedad Anónima», cualquiera que sea la diversa condición de sus distintos buques, manteniéndose vigente el principio reconocido en la O.T.M.M. de la facultad de la Dirección de estas Empresas de decidir sobre los transbordos de los tripulantes de cualesquiera de sus buques, siempre que sea respetado lo pactado en el artículo 8.

Las Empresas confeccionarán, dentro de los tres primeros meses de cada año, el escalafón de su personal fijo por grupos profesionales y ordenados por categorías, y dentro de éstos, por antigüedad, clasificándose separadamente las distintas especiali-

dades que existan dentro de ellos. En el escalafón se harán constar los siguientes datos:

- Nombre y apellidos del interesado.
- Año de nacimiento.
- Fecha de ingreso en la Empresa.
- Categoría profesional reconocida.
- Antigüedad en las mismas, así como el título profesional, en el caso de que lo posea.

Dicho escalafón deberá encontrarse actualizado y a disposición directa de los tripulantes de cada buque.

Cuando algún tripulante observe algún error en la confección del escalafón, deberá comunicarlo por escrito a las Empresas para su posterior rectificación.

Artículo 13. Dietas y viajes.—Dieta es la cantidad que se devenga diariamente para satisfacer los gastos de manutención y estancias que se originen en el desplazamiento y permanencia fuera del domicilio o del buque de enrolamiento. En los casos que el tripulante pernocte en su domicilio o a bordo del buque, percibirá el 50 por 100 de la dieta. La dieta en territorio vendrá integrada por el conjunto de los siguientes conceptos y valores.

Comida	2525 pesetas
Cena	1.005 pesetas
Alojamiento	2.470 pesetas
Total	4.700 pesetas

En el caso que por motivos justificados hallan 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 transportes y alojamiento al tripulante.

Se percibirán las dietas en los siguientes casos:

- Expectativa de embarque fuera de su domicilio.
- Comisión de servicio fuera de su domicilio.
- Durante el tiempo de viaje necesario, para el embarque o desembarque hasta la llegada a su domicilio.

La Empresa abonará los gastos de viaje, eligiendo el tripulante el medio de transporte más idóneo, adecuado y directo, quedando excluidos los taxis de alquiler de largo recorrido, los coches de alquiler y las clases de lujo. Para los taxis de largo recorrido se considerarán como tal las distancias superiores a 25 kilómetros. En caso de uso de estos medios, deberá estar justificada por falta de billetes de otro tipo, urgencia de embarque, o por que de su utilización se deriven mayores economías que los gastos propios. 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 justificaciones.

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

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

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

Se formarán 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 entregarán al Capitán.

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

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

Realizar el inventario de gamba al finalizar cada mes para conocer el gasto por tripulante/día.

Vigilar que los frigoríficos y oficinas a disposición de los tripulantes contengan alimentos básicos, así como durante la noche los frigoríficos tengan que tener artículos de primera necesidad, tales como leche, queso, embutido, galletas, mantequilla, café, azúcar, pan, etc. La comida será adaptada a las necesidades del clima.

Elaboración de las minutas.

Todo el personal que acredite encontrarse a régimen, se elaborará la comida adecuada a su tratamiento, con cargo a la Empresa. La comisión vigilará diariamente la relación entre comidas preparadas y tripulantes que efectuarán las comidas, de forma que la cocina conozca con la debida antelación el número de tripulantes que van a efectuarlas.

Comidas especiales: Se entienden por comidas especiales las que se preparan para fechas señaladas como los días de 1 de mayo, Ntra. Sra. del Carmen, Nochebuena y Nochevieja. La cantidad de 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, permiso, licencias, bajas por enfermedad, accidente otras situaciones similares. Tampoco se abonará con las pagas extraordinarias ni las horas extraordinarias ni con cualquier otro devengo que reconozca la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

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

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

Se incluirá dentro del entrepot, licores, cervezas, vinos de marca, tabaco y otros artículos que puedan suponer una ventaja económica.

Art. 16. Jornada ordinaria.—En aplicación del Decreto-ley 2001/1983, referente a la jornada laboral en la mar, el trabajo efectivo de todos los tripulantes será de cuarenta horas semanales, distribuidas de lunes a viernes a razón de ocho horas diarias de trabajo efectivo y que tendrá la consideración de ordinarias. Asimismo, y de acuerdo con el decreto 2001/1983, las cuatro horas de trabajo efectivo realizadas los sábados a la mañana, se compensan en el incremento de vacaciones que se detallan en los artículos correspondientes.

Durante el tiempo de embarque, sábados tardes, domingos y festivos, únicamente se realizarán trabajos de guardia de mar, guardias de fonda, emergencias del buque o de la carga, así como las maniobras de puerto y fondeo realizadas dentro de la jornada laboral normal del personal sujeto a guardias, suplementándose mediante un plus de guardias y trabajos, que se establece en 185 pesetas/hora 1985; la consideración de esta hora para el año 1986 se establece en 200 pesetas/hora.

Sábados tardes, domingos y festivos, el personal no sujetos a guardias continuará en las condiciones que venía efectuando hasta ahora.

Art. 17. Horas extraordinarias. Las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del Armador o sus representantes, y la prestación de la misma será siempre voluntaria por parte de los tripulantes, salvo en los siguientes supuestos:

- Los trabajos de fondeo, atraque y desatraque, enmendadas previstas, aperturas y cierres de escotillas y arranches.
- 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.
- Atención a la carga, y las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y descarga, así como aprovisionamiento, no pueda realizarse en jornada normal. En estos casos se utilizará únicamente el personal estrictamente necesario.
- Atención de autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.
- En situación de socorro a otros buques o personas en peligro o cuando fueren necesarias o urgentes durante la navegación para la seguridad del buque o personal o el cargamento.
- En lo supuesto de formalidades aduaneras, cuarentenas y otras disposiciones sanitarias.

De acuerdo con el criterio de mantenimiento de las condiciones de trabajo que existen en la flota, se mantiene el forfait de horas extraordinarias y que aparece detallado en el anexo de horas extraordinarias.

En todos los supuestos se entenderá que una vez superadas el número de horas extraordinarias pactadas en forfait para las dis-

tintas categorías, la hora extraordinaria que superase esa cantidad se abonará como tal y con el valor que aparece en el referido anexo (mencionado anteriormente) en la columna precio unitario hora extraordinaria.

Los jefes de departamento llevarán el control de las obras efectuadas mensualmente.

La naturaleza de las horas extraordinarias, en la Marina Mercante, tienen carácter especial, dado que las mismas se producen por contingencias necesarias en la navegación imprevisible en la mayor parte de los casos.

La consideración del buque como centro de trabajo de la tripulación en el régimen especial de la Marina Mercante hace que la compensación retributiva de las horas extraordinarias tengan una naturaleza específica del cálculo de su valor.

El valor de la hora extraordinaria directamente realizada será el que resulte de aplicar a los valores vigentes durante 1983, en porcentaje que la Empresa aplique sobre sus salarios.

Igual tratamiento económico se dará a la valoración de la hora extraordinaria pactada en forfait.

Art. 18. *Vacaciones*.—En aplicación del Real Decreto 2001/1983, las vacaciones para el personal de flota quedan como sigue:

Para el año 1985, por cada 125,5 días embarcado, corresponden 57 días de vacaciones. Resultando un coeficiente de 0,45, que significa que por cada día embarcado genera 0,45 de vacaciones.

Para el año 1986, por cada 121 días embarcado, corresponden 62 días de vacaciones. Resultando un coeficiente de 0,51, que significa que por cada día embarcado se genera 0,51 días de vacaciones.

Art. 19. *Relevos de personal en vacaciones*.—Empresa y tripulantes están obligados al estricto cumplimiento del régimen de vacaciones definido en este Convenio.

Los días de viajes utilizados tanto al embarcar como al desembarcar no serán considerados como vacaciones.

Las vacaciones comienzan a disfrutarse desde el día siguiente al de la llegada del tripulante a su domicilio.

Se establece como límite de flexibilidad el regulado a continuación:

a) La Empresa podrá efectuar los relevos del 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 hasta treinta días después de dicho plazo del devengo.

b) En los casos en los cuales de continuar viaje ello suponga pasar del periodo de embarque estipulado en el artículo 18 de vacaciones del presente Convenio, el tripulante podrá optar por desembarcar antes de la fecha que le correspondiera.

Si solicitado el relevo por escrito por parte del tripulante y en el caso de imposibilidad por parte de la Empresa de encontrar relevo para el mismo y/o a petición de la misma, una vez concluido el tiempo límite de flexibilidad de vacaciones, el tripulante pasará a percibir una gratificación del 20 por 100 del salario profesional diario por cada día de permanencia a bordo que supere dicho límite.

c) Asimismo, la Empresa podrá proceder al embarque de sus tripulantes antes de la fecha término de sus vacaciones, quedando los días no disfrutados a favor del tripulante para su disfrute, acumulándose necesariamente al siguiente periodo de vacaciones en las siguientes formas.

Con quince días de antelación al fin de periodo de vacaciones. El telegrama que se envíe a los buques con los permisos deberá ser cursado diez días antes de la llegada del buque al puerto donde hayan de efectuarse los relevos.

Art. 20. *Excepciones al régimen de vacaciones*.—Queda excluido de la aplicación del régimen de vacaciones del Convenio el personal de Inspección en todas sus categorías.

Art. 21. *Incremento salarial*.—Los trabajadores afectados por el presente Convenio de Empresa tendrán un incremento salarial para el año 1985 de un 7,5 por 100 en todos los conceptos sobre la nómina de 1983.

Art. 22. *Revisión salarial*.—La Empresa convocará al Comité de flota en mes de noviembre de 1985, no rebasando el inicio de las reuniones el día 15 del mismo mes, al objeto de efectuar la negociación del incremento a aplicar, en los conceptos económicos para el año 1986. Se tomará como orientación para este efecto la subida del I.P.C.

Cláusula de revisión salarial para el año 1985

La revisión de este concepto se aplicará automáticamente, en el caso de que el índice de precios al consumo, establecido I.N.E. (Instituto Nacional de Estadística) registrara el 31 de diciembre

del 85 un incremento superior al 7 por 100 respecto a la cifra que resultará de dicho I.P.C. al 31 de diciembre del 84, efectuando la revisión salarial tan pronto se constate oficialmente dicha circunstancia en el exceso sobre la mencionada cifra.

Tal incremento se abonará con efectos del 1 de enero de 1985, sirviendo, por consiguiente, como base de cálculo para el incremento salarial de 1986, y para llevarlo a cabo se tomarán como referencia los salarios o tablas utilizadas para realizar los aumentos pactados en dicho año.

La revisión salarial se abonará en una sola paga. La correspondiente a 1985, en el primer trimestre de 1986.

Art. 23. *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 a lo normal.

Trabajos que deberán ser realizados por personal ajeno al buque:

Limpieza, picado del interior de la caja de cadenas.

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

Limpieza, pintado o picado o encalichado del tanque de agua dulce.

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

Limpieza o picado o pintado del interior de cofferdams.

Picado con chorro de arena o chorreado.

Limpieza de tanque de aceite o combustible.

Trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga en buques petroleros. Cuando estos trabajos deban realizarse navegando, se considerarán sucios o peligrosos.

En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse en la mar, por seguridad del buque o porque las condiciones higiénicas así lo exigieran, se estará, en cuanto a su condición económica, de acuerdo con la tabla anexa.

Trabajos que deben realizarse por la tripulación del buque y que tienen la consideración de trabajos sucios, penosos y peligrosos.

Trabajos en el interior de la caja de cadenas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.

Trabajos en el interior de cofferdams y limpieza necesaria para la realización de los mismos.

Trabajos en el interior de tanques de lastre o agua dulce y limpieza necesaria para la realización de los mismos.

Trabajos bajo planchas de la sentina de máquinas y limpiezas necesarias para la realización de los mismos.

Limpieza completa del interior del cárter del motor principal.

Limpieza o trabajos sin limpieza del interior de la galería de barridos.

Limpieza del interior de conductos de humos, calderas y calderetas.

Limpieza en el interior de tanques de aceites y/o combustible.

Trabajos en el interior de conductos de humo o calderas.

Trabajos en la marca ocasionados por averías del propulsor principal.

Limpieza de sentinas y/o pocetes de bodegas.

Trabajos en cuadros eléctricos de más de 220 V.

Pintado a pistola en recintos cerrados.

Encalichado o cementado en recintos cerrados.

Trabajos en interiores por debajo de -5 grados o por encima de +45 grados centígrados.

En los trabajos en interiores por encima de 45° en la sala de máquinas, se aplicará este artículo cuando que efectuar un trabajo de montaje o desmontaje o reparación, en cualquier punto de la misma que exceda de la temperatura de 45°C.

No se aplicará a las funciones de vigilancia o estricta guardia de mar o mantenimiento de la misma, según anexo del 3.º Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978 Cap. 3.º, regla 3.º/1.º

Las bodegas no frigoríficas se considerarán como exteriores.

En la mar, subidas a alturas superiores a 1,5 metros, siempre que sea necesario para la seguridad del buque. En caso contrario será totalmente prohibido.

Estiba de cadenas en cajas de cadenas, cuando se haya de permanecer en el interior de la misma.

Recepciones o fiestas oficiales en la que el servicio o preparación estén al cargo del personal de fonda, salvo en buques de pasajes o mixtos.

Limpieza de bodegas y tanques altos laterales.

Estos trabajos tendrán la consideración económica siguiente:

1.º Los encuadrados en la tabla según la misma. En las referencias al total se calculará al tanto por ciento que corresponda cuando sea parcial.

2.º Los trabajos especiales de limpieza de bodega tendrán la siguiente consideración:

A) Limpieza de bodegas en los buques frigoríficos. El personal de cubierta que realiza este trabajo percibirá por cada plan de bodega o entrepuente la cantidad de 500 pesetas por persona. Cuando la limpieza conlleve el levantamiento de enjaretados, cada una de estas personas percibirá la cantidad de 1.000 pesetas en idénticas condiciones. Si la urgencia de trabajo de limpieza hiciera necesaria la colaboración de personal distinto al de cubierta, éstos tendrán la misma compensación económica.

Si el trabajo se realiza fuera de la jornada normal, el tiempo empleado se contabilizará como horas extras.

B) Limpiezas de bodegas en los buques polivalentes. Dadas las características de estos buques, la limpieza de bodegas tendrá la compensación que se pacte en su momento.

3.º El resto se abonarán como extras, las que se realicen dentro de la jornada de trabajos, y como horas extras dobles, las que se harán fuera de la misma.

Limpieza completa del interior tanques de lastre y/o agua dulce, 17.133 pesetas.

Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas, 2.055 pesetas.

Limpieza completa del cárter del motor principal, 5.140 pesetas.

Limpieza del interior de la galería de barridos, 5.000 pesetas.

Limpieza completa de conductos de humos calderas y caldereta, 47.975.

Picado y pintado total del interior de caja de cadenas, cofferdams tanques de lastre, tanque de agua dulce con encalchado, 30.841 pesetas.

Limpieza bajo plancha de toda la sentina de máquinas, 32.555 pesetas.

Limpieza de tanques de aceite o combustible, 13.708 pesetas.

Picado y pintado de toda la sentina de máquinas, 58.257 pesetas.

Limpieza completa de tanques de aceite de retorno, 30.000 pesetas.

Limpieza completa del tanque de aceite sucio, 40.000 pesetas.

Culata, pistón, obturador y chaqueta, 70.000 pesetas.

Culata y chaqueta, 20.000 pesetas.

Pistón cruceta y biela, 80.000 pesetas.

Coginetes de bancada, 30.000 pesetas.

Limpieza del enfriador de aire del M/P, 10.000 pesetas.

Culata, 15.000 pesetas.

Trabajos especiales en grúas: Siempre que se realice un trabajo en grúas fuera de la jornada laboral del buque tendrá una consideración de trabajo especial y se abonará como horas extras.

Los trabajos en la mar, en la sala de máquinas por encima de 45° C serán abonados como horas extras.

Plus de fonda:
Lavado y planchado de lencería, 16.000 pesetas.

Recepciones en puerto y la mar.—El personal de fonda percibirá una gratificación cuando tenga que atender a un número de personas superior a 20, que no formen parte de la dotación del buque, exceptuando familiares y acompañantes.

Esta gratificación a repartir adecuadamente entre el personal de fonda (cocinero, camarero y mozo) se fijará en un plus de 250 pesetas por persona y día.

Art. 24. *Trabajos especiales.*—Tienen consideración de trabajos especiales aquellos cuya realización, en condiciones normales, no es obligatorio para los tripulantes, por corresponder dichos trabajos a trabajadores de tierra.

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

Su realización se ofrecerá a todos los tripulantes sin discriminación, pero teniendo preferencia los del departamento afectado, estableciéndose turnos entre el personal que lo desee y esté capacitado cuando el volumen de trabajo lo permita.

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

En los casos en que de acuerdo con el párrafo 2.º su realización no revista el carácter de voluntariedad, se mantendrá el tratamiento económico pactado entre tripulación y Empresas, incrementado por el porcentaje del artículo 26 de cada Empresa.

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

Son trabajos especiales:

a) Trincaje y destrincaje de cualquier tipo de mercancías tanto de cubierta como en la bodega, siempre que sea necesario el empleo de elementos o medios tradicionales de trincaje (cabos, cabos de Hércules, cables, cadenas, correas, tensores, calzos, cuernos, mordazas, zapatas, angulares, grilletes, etc.).

b) Se exceptuarán del párrafo anterior todos aquellos buques especializados y modulados para el transporte de contenedores con infraestructura adecuada en bodegas y cubierta para la misma, incluyendo grúas, y que estén dotados de los medios adecuados seleccionados y elaborados a medida y ligeros y con elementos o fundamentos fijos de trincaje y que la operación de trincaje sea sencilla.

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

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

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

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

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

Art. 25. *Bajas por enfermedad profesional o accidente laboral.*—Durante el tiempo de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos con hospitalización, se percibirá el 100 por 100 de la base de cotización del tripulante afectado, referido siempre al mes inmediatamente anterior al de su baja, y devengará vacaciones de convenio.

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

Art. 26. *Mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas.*—Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías conceptuadas como peligrosas, conforme lo indicado en el presente artículo, tendrán derecho a percibir una remuneración en función del incremento 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 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 O.T.M.M.

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 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 diferencias 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 IMCO.

Grupo «A»: Mercancías reseñadas como pertenecientes a:
Explosivos: Clase 1, División 1-1. Grupo compatibilidad A al F.
Infecciosos: Clase 6-2.

Radiactivas: Clase 7. Cuando sea materiales radiactivos explosivos o de «acuerdo especiales» se trate.

Grupo «B»:

Explosivos: Clase 1. División 1-1. Grupo compatibilidad G.

Clase 1. División 1-2.

Clase 1. División 1-3. Grupos 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. Número ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067 y el «Gas de agua».

Radiactivas: 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.

Radiactivas: 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 además mercancías tóxicas.

Grupo «F»: Radiactivas: 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 número ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.

Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

Grupo «I»: Radiactivas: 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» está 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	60					
E		10	15	25	30						
G			10	20	30	40					
H				20					30		
I					10	15			20		
J											
K											

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

° Sin mínimo.

· Porcentaje mínimo carga: peso muerto.

- Grupo peligrosidad.

Art. 27. *Zonas de guerra.* Cuando el buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, entendiéndose por tal cuando la compañía de seguros fije una extra prima para riesgos de guerra que alcance el 0.5 del valor asegurado, la tripulación tendrá derecho:

a) A no partir en este viaje, siendo el tripulante, en este caso, transbordo a otro buque. En caso de no ser posible el transbordo inmediato, el tripulante disfrutará de las vacaciones que le correspondan. Una vez finalizadas, quedará en expectativa de embarque.

b) Los que accedan voluntariamente a salir de viaje percibirán una prima de 2.000 pesetas por día, mientras el barco permanezca en dicha zona.

Asimismo, la Empresa, mientras dure el viaje, suplementará el seguro de accidentes hasta tres veces su valor.

c) Caso de que sin previo conocimiento a partir de viaje, el buque que se dirigiese a zona de guerra efectiva, los tripulantes que no deseen realizar dicho viaje, por el riesgo que comporta, serán desembarcados en un puerto neutral de la zona, siendo éstos transbordados a otro buque, o si esto no fuera posible, permanecerán en el puerto que han sido desembarcados, alojados en hoteles adecuados y gozando de los mismos derechos que el personal embarcado en condiciones normales, hasta que el buque regrese a dicho puerto, en cuyo momento y lugar embarcarán de nuevo para continuar viaje.

Caso de que surgiera un conflicto bélico no declarado y no recogido en este mismo artículo, y el barco se encontrase en la zona afectada por el conflicto, los tripulantes percibirán un aumento de 300 por 100 en todos los conceptos salariales.

Art. 28. *Permanencia en lugares insalubres y epidémicos.*—Se considerarán puertos insalubres o epidémicos aquellos que así hayan sido declarados por la (O.M.S.) Organización Mundial de la Salud 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 rios 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 instancia un incremento del 50 por 100 sobre el salario profesional más trienios.

No obstante, de acuerdo con las informaciones recibidas a través de la O.M.S. y otras fuentes oficiales, el delegado dará por escrito, al Capitán un informe de la valoración de esta situación. (Caso de no existir miembro del Comité a bordo, este informe será valorado por el Primer Oficial.)

Art. 29. *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, 1.500.000 pesetas.

Por invalidez absoluta, 3.000.000 de pesetas.

Art. 30. *Pérdida de equipaje a bordo.*—En caso de pérdida de equipaje a bordo, por cualquier miembro de la tripulación debido a naufragio, incendio o cualquier otro accidente no imputable al o a los perjudicados, la Empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

a) Por pérdida total, 100.000 pesetas.

b) Por pérdida parcial, una cantidad que será inferior a las 100.000 pesetas a juicio del Capitán, una vez oídos al Delegado de los tripulantes y al interesado.

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

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

Art. 31. *Puestos en tierra.*—La Empresa dará trato preferente a los tripulantes fijos de su flota sobre el personal ajeno a ella al objeto de ocupar plazas 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 y conocimiento de la tripulación.

Art. 32. *Permanencia de familiares a bordo.*—Todo el personal de flota puede solicitar a 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 para el buque por Sevimar.

En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (Garantías, Técnicos, Sobrecargos, etc.) que por necesidades de la Empresa deban embarcar en el buque.

Para efectuar el enrolle, 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, el familiar que más tiempo lleve embarcado cederá su puesto a la nueva petición y siempre que el peticionario no haya sido acompañado en un plazo no inferior a los seis meses.

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

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

Se exigirá un orden según las peticiones de embarque.

El acompañante tomará a su cargo el cuidado completo de los alojamientos del tripulante, exceptuando despachos y recintos comunes, y no solicitará servicios extras del departamento de fonda.

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

La mujer o el acompañante no alterará en ningún momento la convivencia a bordo ni la marcha normal de los trabajos del buque. Durante los treinta primeros días de permanencia a bordo, la manutención del familiar acompañante será por cuenta de la compañía.

Nota: Por familiar acompañante, se entiende no sólo la esposa, sino también la pareja habitual del tripulante.

Durante la estancia en dique se estará sujeto a las normas que marque el astillero, en lo que se refiere a la estancia de los tripulantes acompañantes.

Art. 33. *Correspondencia.* Los Capitanes deberán exponer en los tableros de anuncios las direcciones postales de los consignatarios o agentes en los puertos donde el buque vaya 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 halle en puerto extranjero, las cartas remitidas por los tripulantes serán entregadas para su franqueo al consignatario.

Art. 34. *Natalidad.* Todos los tripulantes fijos al servicio de la Empresa percibirán la cantidad de 15.000 pesetas por nacimiento de cada hijo.

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

Art. 35. *Gratificaciones extraordinarias.* Las dos gratificaciones extraordinarias de vencimiento periódico superior al mes se abonarán ordinariamente con ocasión de las fiestas de Navidad y otra durante el mes de junio con ocasión de la festividad de N. S. del Carmen, patrona de la Marina Mercante. No obstante, las Empresas que así lo deseen podrán repartir las mismas en un máximo de cuatro medias pagas cada tres meses.

Las Empresas que vengán distribuyendo en las doce mensualidades las dos gratificaciones extraordinarias podrán continuar haciéndolo, especificando el recibo salarial, que la paga ordinaria está incrementada por la parte correspondiente de las dos gratificaciones extraordinarias.

Art. 36. *Cambio de horario de trabajo.* No se iniciará una maniobra, ni se efectuará ningún trabajo salvo fuerza mayor para la seguridad del buque o pérdidas 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 el horario de comidas. No se considerará a estos efectos como término excepcional la provisión del buque, petrechos y documentación.

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

Los cambios de horario se producirán a criterio de Capitán, previa audiencia de los Delegados de los tripulantes, quienes co-

municarán al mismo su aprobación u oposición. En este último supuesto el Capitán trasladará su decisión al Delegado o miembro del Comité de Empresa por escrito y con expresión de los argumentos en que base la misma. En todo caso, el Delegado o miembro del Comité de Empresa podrá recurrir ante el Armador.

Art. 37. *Seguridad e higiene.* El trabajador, en la prestación de sus servicios a bordo, tendrá derecho a una protección eficaz en materia de seguridad e higiene. En la inspección y control de dichas medidas que sean de observancia obligatoria por el empresario, el trabajador tiene derecho a participar por medio de su representante en el buque.

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

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

Las Compañías navieras se comprometen a cumplir los acuerdos ratificados por el Estado español con la Organización Internacional del 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 o Recomendaciones 133 O.I.T.), una vez que se hubiera publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

Art. 38. *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 tableros de anuncios existentes en los buques. 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 del buque a puerto, se procurará comunicar a través del tablón de anuncios del buque un horario estimado de salida y destino.

Art. 39. *Fondeadas.* Cuando un buque fondea en rada o ría cerrada, 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 estableciera el Capitán, según circunstancias, y de acuerdo con el delegado de los tripulantes o miembros del Comité de Empresa de flota, quienes deberán adaptarse a dicho horario. Se procurará que se adecúe el horario y frecuencia del servicio de las lanchas para que pueda trasladarse al mayor número de tripulantes.

Art. 40. *Medios de transporte.* Los buques que atraquen a zonas lejanas a la ciudad y de difícil comunicación y que no tengan transporte regulares y frecuentes dotarán de transporte adecuados a todos los tripulantes del buque o bien entendido que los tripulantes habrán de adaptarse al horario de los servicios y frecuencia que se hubieran establecido.

Se procurará que se adecúe al horario y frecuencia del servicio de transporte para que pueda trasladarse el mayor número de tripulantes por viaje.

Art. 41. *Servicios recreativos y culturales.* La Empresa dotará a todos sus barcos de un aparato de TV y uno de radiocasette por cámara, siendo por cuenta de aquélla todos los gastos de instalación y o reparación.

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

Los buques dispondrán para el año de 1985 una asignación de 32.500 pesetas.

La Empresa deberá dotar a los buques de los libros laborales y profesionales que se determinen por una comisión nombrada al efecto. El coste de estos libros será por cuenta de la Empresa, y no podrá ser imputado a las asignaciones establecidas.

La cantidad asignada se empleará en la compra de juegos recreativos y libros para la biblioteca.

La Empresa correrá con los gastos originados por el alquiler o compra de las películas, eligiéndose un sistema razonable para el buen funcionamiento de este servicio.

En la próxima reunión, el Comité y la Empresa se comprometen a concretar la fórmula de organizar la adquisición y envío de películas.

Art. 42. Ropa y servicio de lavandería.

1. La ropa de trabajo será por cuenta de la Empresa, ateniéndose a lo establecido en las normas de seguridad e higiene en el trabajo.

2. El lavado de ropa de cama, toallas y servicio de fonda correrá a cargo de la Empresa, así como proveerá a los buques de medios pertinentes para el lavado de los efectos personales de los tripulantes (lavadora, plancha o planchadora y secadora).

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

a) **Oficiales de puente y radiotelegrafistas:** Dispondrá de un buzo, un equipo de agua completo, un casco (linternas 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 la entrega de los viejos).

c) **Contramaestres y marineros:** Dispondrán de tres buzos o similares, un equipo de agua, calzado especial de seguridad, linternas y guantes, en cantidades suficientes, según necesidades (ante entrega de los viejos).

d) **Caldereta, electricista y engrasadores:** Percibirán los mismos efectos que los de cubierta, excepto ropas de agua, que utilizarán la ya citada comúnmente para el departamento de máquinas.

e) **Personal de cocina: Cocineros:** Dispondrán de dos chaquetillas blancas, dos pantalones, tres camisetas blancas y seis delantales.

Camareros: Percibirán dos chaquetillas blancas y dos pantalones.

Marmítón: Lo mismo que los cocineros.

Todo el personal embarcado dispondrá de una cartilla donde refleje la ropa y efectos que reciben.

Los efectos transferibles (casco, linterna, chubasquero, etc.) serán entregados al desembarco a sus respectivos jefes de departamento.

Los criterios para cambio de ropa serán llevados según el estado de uso de dichos efectos.

La comisión de a bordo: Delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota, junto con el jefe de departamento, determinará el estado de los mismos.

Art. 43. Alumnos.—Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de la ayuda familiar, a lo que tuvieren derecho durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación de 40.000 pesetas mensuales durante el año 1985.

Comisión paritaria: Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio se crea una Comisión Paritaria de hasta seis miembros, compuesta por tres miembros elegidos del Comité de Flota y tres miembros de la Empresa.

Las partes someterán cuantas dudas discrepancias o conflictos debieran derivarse de la interpretación o aplicación del Convenio a esta Comisión que resolverá lo que proceda, en el plazo más breve posible, y debiendo reunirse no más tarde de siete días laborales después del requerimiento de las partes.

La Comisión Paritaria utilizará, en su caso, como último recurso, el procedimiento arbitral previsto en el ANE.

Los miembros de Comité, elegido para dicha Comisión Paritaria son los siguientes:

R. Carlos Fernández Suárez.

Miguel Eiras Canto.

J. Antonio Martínez Santomé.

Nota: En el caso de que alguno de los citados miembros de la Comisión Paritaria elegida se encontrara embarcado y suponga grandes dificultades para la Empresa convocarle, podrá ser sustituido por otro de los componentes del Comité de Flota.

DISPOSICION ADICIONAL PRIMERA COMISION 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 flota, y buscando la cooperación efectiva de las tripulantes, 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 las 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.º Se forma una Comisión de Seguridad compuesta bajo la presidencia y supervisión del Capitán por:

Primeros Oficiales de Puente y máquinas.

Un titulado y un no titulado.

Delegado de los tripulantes o miembros del Comité de Empresa de Flota.

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

2.º **Objetivos.**

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

b) Evitar los accidentes a bordo.

c) Mejorar las condiciones de seguridad.

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

e) Interesar de la Empresa el que se ponga a disposición de la Comisión de Seguridad e Higiene, en cada buque la normativa y circulares vigentes en la materia.

3.º **Funciones:**

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

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

c) La presentación a las Empresas de sugerencias, propuestas y recomendaciones, para la adopción de cualquier medida de seguridad a bordo.

d) La comprobación y correcto funcionamiento de los aparatos para la prevención y lucha contra incendios y accidentes.

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

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

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

h) 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.

i) Participar junto a la Empresa en la programación de cursos sobre seguridad con objeto de interesar a toda la tripulación en los temas relativos a la seguridad e higiene en los buques; la sugerencias que sobre esta materia formule cualquier tripulante se llevará a cabo mediante la confección de una parte, por triplicado, destinándose una copia para la Comisión y otra para el interesado, siendo la última remitada a la Dirección de la Empresa junto con un informe de la propia Comisión.

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

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

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

DISPOSICION ADICIONAL SEGUNDA ACTIVIDAD SINDICAL

Norma primera: El tripulante o tripulantes que resulten elegidos como representantes delegados ejercerán sus funciones sin

dicales representativas con toda libertad durante el tiempo para el que fueran elegidos, salvo sus obligaciones de trabajo.

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

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

Norma segunda: 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:

- a) Asistencia a congresos, asambleas, consejos coordinados en su caso y, en general, a cualquier caso de reuniones que fuera por su sindicato.
- b) 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.
- c) Actos de gestión que deben realizarse por encargo por su sindicato o por razón de sus obligaciones específicas.

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

Para la autorización de las cuarenta horas y de las de a su cargo el delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota darán oportuno preaviso al Capitán.

Los delegados garantizan no demorar el buque por su asistencia a cursillos.

Norma tercera: Derechos y funciones del delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota.

- a) Vigilar el estricto cumplimiento de las normas laborales reglamentarias o pactadas, especialmente las relativas a jornada, vacaciones y horas extraordinarias.
- b) Integrarse en las comisiones sobre manutención a bordo y de seguridad e higiene.
- c) No ser transbordado contra su voluntad en tanto dure el ejercicio de su cargo sindical.
- d) 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 con un tiempo limitado, comprometiéndose a incorporarlo al buque del que es delegado a la primera oportunidad.
- e) Convocar la asamblea del buque por propia iniciativa o cuando se lo solicite un tercio de la tripulación.
- f) Ser informado por el Capitán de todas las sanciones impuestas muy graves.
- g) Utilizar todos los servicios de impresión, comunicación y oficinas de a bordo para el desarrollo de sus funciones sindicales si fuera necesario, previa autorización del Capitán, que procurará concederla si no perjudica el normal desarrollo de los servicios y necesidades del buque y dando preferencia a los servicios oficiales.

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

h) Cuando la actuación del delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota realice fuera del centro de trabajo suponga gestión en defensa de los intereses de sus representantes 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 a percibir de haber prestado su actividad laboral.

Norma cuarta: Los tripulantes podrán ejercer su derecho de asamblea previo aviso al Capitán del buque. La asamblea no entorpecerá las guardias ni turnos de trabajo, quedando en todo caso a salvo la seguridad del buque y su dotación.

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

Norma quinta: 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 sexta: Podrán acogerse a excedencia por motivos sindicales aquellos tripulantes que fueran designados para ocupar cualquier cargo de responsabilidad en cualquier sindicato legalmente establecido.

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

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

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

Norma séptima: El Comité 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 y de seguridad social, así como el respeto de los pactos, condiciones o usos de Empresas en vigor, formulando en su caso las acciones legales oportunas ante la Empresa y los organismos o tribunales competentes.

La calidad de la docencia y la efectividad de la misma, en los centros de formación y capacitación de la Empresa.

1. Participar como reglamentariamente se destine, en la gestión de obras sociales, establecidas en la Empresa en beneficio de los trabajadores o de sus familiares.

2. 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.

3. Los miembros del Comité de Flota, y éste en su conjunto, observarán sigilo profesional en todo lo referente a los apartados a) y c) del punto 1.º de esta norma, aun después de dejar de pertenecer al Comité 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.

4. Aquellas otras que se le asignen en este Convenio.

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

El Comité de Empresa de Flota, para el cumplimiento de estas funciones, se reunirá con la Dirección de la Empresa como mínimo una vez cada cuatro meses.

Previamente a cada reunión le deberá ser enviada por la Empresa información sobre los puntos a tratar propuestos por éstas. Para el mejor ejercicio de estas funciones, el Comité de Empresa de Flota podrá estar asesorado por los expertos que libremente designe.

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

DISPOSICION ADICIONAL TERCERA

En orden a lo dispuesto en el artículo 26.5 del Estatuto de los Trabajadores, se señala que el incremento salarial establecido en los artículos 21 y 22 de este Convenio es porcentual sobre los salarios de cada Empresa.

DISPOSICION ADICIONAL CUARTA

El artículo 16 del presente Convenio, en lo relativo a jornada ordinaria cumple lo dispuesto en el Real Decreto-ley 2001/1983, regulador del régimen de jornada para regímenes especiales.

DISPOSICION FINAL

APLICACION DE LA ORDENANZA

En todo lo no previsto en este Convenio seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes en la Empresa, remitiéndose para lo establecido a la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, así como el conjunto de disposiciones legales vigentes que configuran las relaciones laborales del país.