

24868 RESOLUCION de 24 de septiembre de 1990, de la Dirección General de Trabajo, complementaria a la de 21 de junio de 1990, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo entre la Empresa «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima» y su personal de mar.

Vista la Resolución de esta Dirección General de Trabajo de fecha 21 de junio de 1990 por la que se disponía la inscripción en el registro y publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Convenio Colectivo de la Empresa «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», y su personal de mar, publicación que se realizó en el «Boletín Oficial del Estado» de 23 de julio de 1990.

Resultando que en la publicación oficial del texto del Convenio Colectivo de referencia se ha observado la omisión de parte del mismo.

Considerando que esta Dirección General es competente para proceder a la rectificación de la Resolución de inscripción y registro del Convenio Colectivo que nos ocupa de conformidad con lo establecido en el artículo 111 de la Ley de Procedimiento Administrativo, de 17 de julio de 1958, en relación con el artículo 90, 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y demás normas de general aplicación.

Esta Dirección General acuerda:

Disponer la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de la parte del texto del Convenio Colectivo de la Empresa «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», y su personal de mar, omitida en la correspondiente publicación del «Boletín Oficial del Estado» de 23 de julio de 1990.

Madrid, 24 de septiembre de 1990.-El Director general, Francisco J. González de Lena.

**CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA
«W. W. MARPETROL, S. S.»**

INFRACCIONES Y SANCIONES

1. CLASIFICACION DE LAS FALTAS

Las faltas se clasificarán en leves, graves y muy graves, de acuerdo con los siguientes criterios:

- Gravedad de la infracción. Grado de voluntariedad: imprudencia, intención, malicia y circunstancias.
- Reincidencia y reiteración.
- Perjuicio causado a personas o bienes.

2. FALTAS LEVES

Son faltas leves:

- a) Las de puntualidad inferior a 15 minutos, siempre que el retraso no se derive, por la función especial del tripulante, perjuicio objetivamente apreciable para el servicio que haya de prestar, en cuyo caso se considerará falta grave.
- b) Abandonar el trabajo sin que medie autorización o motivo justificado.
- c) Incurrir en pequeños descuidos que afecten de forma objetivamente apreciable a la conservación de los materiales, útiles, o efectos que el trabajador tenga a su cargo, incluidos camarotes y servicios comunes.
- d) La omisión en la cumplimentación de documentos, correspondencia, etc., si ello no comporta perjuicios de consideración a personas o al buque como demoras, gastos, etc., en cuyo caso tendrán la consideración de falta grave.
- e) No comunicar a la empresa con la puntualidad debida los cambios experimentados en la familia que pueden afectar a la Seguridad Social, así como los cambios de residencia o domicilio habitual.
- f) Las discusiones a bordo con los compañeros de trabajo que alterasen la normal convivencia en el buque.
- g) Todas aquellas que vulneren levemente las reglas normales de convivencia y trabajo.
- h) La reincidencia manifiesta en el desconocimiento de sus funciones específicas.
- i) La no asistencia a las reuniones del Comité de Empresa cuando el personal esté desembarcado en Comisión de Servicio para estos fines.

3. FALTAS GRAVES

Se consideran faltas graves:

- a) Más de tres faltas de puntualidad en la presentación en el puesto de trabajo no justificadas y cometidas en un periodo no superior a 30 días. Cuando tuviera que relevar a un compañero bastará una falta no justificada. No obstante, previo acuerdo mutuo y con consentimiento del Jefe correspondiente, podrá alterarse el horario de los relevos.
- b) Negligencia o descuido en el trabajo que afecte sensiblemente a la buena marcha del mismo.

c) La imprudencia en actos de servicio, si implicase riesgo de accidente para él o para sus compañeros o averías de avería para las instalaciones del buque.

d) La desobediencia a las órdenes recibidas de los superiores en materia relacionada con el servicio, sin perjuicio de que las mismas, una vez cumplimentadas, pudieran ser objeto de inmediata reclamación. Si la urgencia del trabajo lo permitiera, podrá el tripulante manifestar su disconformidad, con la ejecución del mismo, al Jefe del Departamento o en su ausencia al inmediato responsable.

Si alguna orden dada por un superior, implicare la realización, por parte del subordinado, de un trabajo no recogido en su descripción de funciones, éste, podrá exigir que dicha orden le sea comunicada por escrito, sin perjuicio de que esto, por razones de urgencia, pueda realizarse con posterioridad al cumplimiento de la orden.

- e) La embriaguez o toxicomania habitual fuera de servicio que altere la normal convivencia y seguridad de a bordo.
- f) El no declarar en debida forma el manifiesto personal y la Pacotilla.
- g) La desconsideración a las Autoridades y personas que se encuentren a bordo.
- h) La reincidencia en la comisión de tres faltas leves en el periodo de 30 días.
- i) No embarcar el tripulante en la fecha que le haya sido señalada por la Empresa, sino media justificación suficiente.
- j) originar frecuentes riñas y pendencias a bordo con los compañeros de trabajo.
- k) La transgresión grave de las normas de Seguridad e Higiene establecidas.
- l) La falta de esbozo y decoro durante la permanencia en los locales de servicios comunes.
- m) La negligencia que ocasione mal estado de los elementos de seguridad.
- n) La no asistencia, reiterada, a las reuniones del Comité de Empresa cuando el personal esté desembarcado en Comisión de Servicio para estos fines.

4. FALTAS MUY GRAVES

Se consideran faltas muy graves:

- a) Hacer negociaciones de comercio o industria relacionadas con el tráfico marítimo por cuenta propia o de otra persona sin la expresa autorización de la Dirección.
- b) Hacer desaparecer, inutilizar, destruir o causar desperfectos intencionadamente en materiales, útiles, herramientas, maquinaria, aparatos, instalaciones, mercancías que se transporten, enseres y documentos.
- c) La embriaguez o toxicomania en acto de servicio.
- d) Retener o violar el secreto de la correspondencia oficial, particular o documentos reservados de la Empresa, así como revelar a elementos extraños al Armador datos de reserva obligada.
- e) Ocultación maliciosa de errores propios que causen perjuicio al Armador, compañeros o buque y la ocultación al Jefe respectivo de los retrasos producidos en el trabajo causante de graves daños.
- f) La simulación de accidente o enfermedad.
- g) Solicitar permisos, licencias o excedencias alegando causas no existentes o excederse del tiempo concedido para los mismos sin causa justificada.
- h) La ausencia de a bordo no estando franco de servicio, sin permiso del Jefe respectivo.
- i) No cumplir la orden de embarque sin causa grave que lo justifique.
- j) Quedarse en tierra por su culpa al salir el buque a la mar.
- k) Causar accidentes graves por negligencia o imprudencia inexcusable.
- l) La reiteración de faltas graves, siempre que se cometan dentro del periodo de embarque.
- m) Los malos tratos de palabra o obra y la falta grave de respeto y consideración a los Jefes y Oficiales, así como a los compañeros y subordinados.
- n) La reincidencia en faltas de subordinación, disciplina o incumplimiento del servicio.

- o) El abuso de autoridad por parte de los Jefes o superiores respecto a los tripulantes que les estén subordinando.
- p) El abandono del servicio de guardia, sin causa que lo justifique.
- q) La estafa, robo o hurto cometidos dentro del buque o la comisión de cualesquiera otro delitos.
- r) El contrabando o tenencia de mercancías, divisos o productos prohibidos por la ley.
- s) Observar conducta deshonesta a bordo.
- t) La inobservancia de la Normas de Seguridad e Higiene en el buque que afecte directamente a la integridad física de las personas, seguridad y deterioro de las instalaciones o dependencias del mismo.
- u) La ocultación maliciosa del mal estado de los elementos de seguridad.
- v) El incumplimiento de las funciones específicas de los puestos de trabajo.
5. **SANCIONES POR FALTAS LEVES**
Serán las siguientes:
- Amonestación verbal.
 - Amonestación por escrito.
 - Suspensión de empleo y sueldo de hasta dos días.
6. **SANCIONES POR FALTAS GRAVES**
Podrá imponerse alguna de las siguientes:
- a) Inhabilitación por un periodo no superior a tres años para ascensos de categoría.
 - b) Suspensión de empleo y sueldo de hasta 5 días.
7. **SANCIONES POR FALTAS MUY GRAVES**
Podrán imponerse algunas de las siguientes:
- a) Suspensión de empleo y sueldo de hasta 3 meses.
 - b) Postergación de hasta 5 años para el ascenso de categoría.
 - c) Despido.
8. **PROCEDIMIENTO SANCIONADOR**
- 8.1 **Faltas leves**
Las faltas leves que sean merecedoras de sanción serán impuestas por el Capitán, habiéndose de comunicar en todo caso por escrito a la Empresa y al Delegado de buque, o representantes del personal, junto con una explicación de los hechos que han motivado la sanción.
- En caso de no existir a bordo Delegado de Buque, la comunicación se realizará directamente al Comité de Empresa.
- En cualquier caso se advertirá al personal del derecho que le asiste en caso de disconformidad, de recurrir contra la sanción ante el Delegado de buque o cualquier representante del personal, quien de estimarlo oportuno pasará el informe al Comité que tratará del asunto en la primera reunión ordinaria que se celebre.
- 8.2 En los supuestos de comisión de falta grave o muy grave, el Capitán o la representación de la Empresa iniciará la correspondiente información, y necesariamente se seguirán los trámites siguientes:
- Se informará al tripulante de la falta imputada dentro de los 3 días siguientes al conocimiento de la misma por parte del Capitán, salvo casos justificados en que se ampliará este plazo. Posteriormente el tripulante dispondrá de un plazo de tres días para presentar el correspondiente pliego de descargos, salvo casos justificados, en que se ampliará este plazo. Si el tripulante manifestara su incapacidad para confeccionarlo, el Capitán y el Delegado del buque, o miembro del Comité, de mutuo acuerdo, nombrarán al tripulante que consideren más idóneo para ayudar al presunto infractor en esta tarea. El Capitán enviará a través del procedimiento que pueda resultar más rápido (télex, correo, etc.), el pliego de cargos y el pliego de descargos del tripulante, así como cualquier otra documentación relacionada con el caso de la Jefatura de Personal Flota.
 - Con posterioridad, y en un plazo de 7 días, contados desde la recepción de esta documentación la Jefatura de Personal Flota, enviará junto con su opinión sobre el asunto, toda la documentación referida al Comité de Empresa, y este dispondrá así mismo de un plazo de 10 días a fin de emitir el informe que corresponde, que enviará a la Jefatura de Personal Flota.
 - Conocidos todos los informes, la Jefatura del Departamento de Flota, resolverá lo que considere oportuno en el plazo de 7 días, decisión que comunicará al interesado, Comité de Empresa y Capitán.

- En cualquier caso, los plazos mencionados se contarán por días hábiles y comenzarán a contar desde el momento en que cada uno de los personal o instituciones mencionados reciban las correspondientes documentaciones.

8.3 Si en alguna fase del procedimiento mencionado no estuviese el tripulante a bordo, iniciará o continuará las actuaciones la Jefatura de Personal Flota.

8.4 Las presuntas faltas cometidas por todo el personal, sin exclusión de ninguna de las categorías de a bordo, serán tramitadas por conducto reglamentario.

9. **PRESCRIPCIÓN DE FALTAS**

Las faltas leves prescribirán a los diez días a contar desde la fecha en que la Empresa haya tenido conocimiento de su comisión; las graves a los veinte días y las muy graves a los sesenta días, y en todo caso, a los seis meses de haberse cometido.

Desde el momento en que se produzca la comunicación al interesado por presuntas faltas, que puedan calificarse como graves o muy graves, hasta su resolución, quedarán interrumpidos los plazos de prescripción anteriormente referidos.

10. **RECURSO CONTRA SANCIONES IMPUESTAS**

La valoración de las faltas y las correspondientes sanciones impuestas, en su caso, serán siempre revisables ante la Jurisdicción competente, dentro de los términos y plazos legales establecidos al efecto.

11. **DISPOSICIÓN FINAL**

De acuerdo con lo previsto en la disposición transitoria segunda del Estatuto de los Trabajadores, Ley 8/1.980 de 10 de Marzo, estas normas sustituyen a las establecidas en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante sobre Faltas y Sanciones, quedando así mismo sin vigor cualquier norma pactada con anterioridad sobre esta materia.

NORMAS DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO

En cada uno de los buques de la Compañía W.W.MARFETHOL, S.A. existirá un Comité de Seguridad e Higiene, de acuerdo con las normas pactadas, en cuanto a constitución, composición y funciones de los miembros.

La Compañía contestará por escrito, en un plazo máximo de 10 días, desde la fecha de recepción de las actas, las peticiones que le haga el Comité de Seguridad e Higiene y/o Comité de Empresa. En el caso de que el problema planteado se deba a la existencia de peligro para la integridad física de uno o la totalidad de los tripulantes, se contestará por el procedimiento de mayor urgencia, en el plazo máximo de 24 horas de recepción de la noticia, suspendiéndose la actividad en el zona o departamento hasta la solución del problema.

La Compañía exhibirá al Comité de Empresa y a petición de este, copia de los certificados de la Dirección General de Navegación.

Para todas las consideraciones y puntos que en materia de seguridad no recojan estas Normas, se estará a lo establecido en las Normas Internacionales de la International Maritime Organization (IMO) y SEVIMAR.

NORMAS DE SEGURIDAD

- 1) - Reglamentos Generales de Seguridad.
- 2) - Extinguidores de incendios.
- 3) - Seguridad de la vida.
- 4) - Manipulación de la carga.
- 5) - Compartimentos de cubierta.
- 6) - Compartimentos de máquinas.
- 7) - Gambuza.
- 8) - Habilitación.
- 9) - Maniobras.

1. **REGLAMENTOS GENERALES DE SEGURIDAD**

1.1 **Seguridad.** - Siempre se dará la máxima importancia a la seguridad del personal y tendrá preferencia sobre todas las demás consideraciones.

La seguridad de los petroleros depende de la observancia por todo el personal de las medidas de seguridad y equipamiento adecuado.

La responsabilidad de hacerlas cumplir recae en el Capitán, Jefe de Máquinas y oficiales del buque, correspondiendo a toda la tripulación que se cumplan dichas medidas.

1.2 **Fumadores.** - Está terminantemente prohibido fumar o llevar cigarrillos, cigarrillos o pipas encendidas en las cubiertas o en el muelle adyacente al buque.

En ningún caso se permitirá fumar en el exterior mientras el buque esté atracado en muelle de carga-descarga, amarrado a boyas de carga-descarga.

durante las operaciones de carga o descarga del cargamento, lastre, trasiego, limpieza o desgasificación de tanques.

En circunstancias objetivas el Capitán podrá prohibir fumar en alojamientos o lugares similares.

Nunca se arrojarán colillas ó cerillas por los portillos.

Está prohibido el uso de encendedores a bordo, solamente se usarán cerillas de seguridad.

Está prohibido fumar en la cama.

Está prohibido fumar a bordo en aquellos puertos en donde las regulaciones locales lo prohiban.

- 1.3 Trapos grasientos y Residuos .- Se eliminarán inmediatamente todos los trapos y estopas grasientas para evitar la posibilidad de una combustión espontánea.

Cuando esto no sea posible, se meterán de momento en recipientes metálicos y se colocarán éstos en lugar seguro, lejos de zonas de calor hasta que puedan ser sacados del buque.

No se dejarán acumular en ningún sitio, residuos peligrosos de ignición. Se prestará especial atención y limpieza en las zonas de difícil acceso.

- 1.4 Vestimenta .- Los tripulantes llevarán la vestimenta adecuada al trabajo que desempeñen. Se considera inadecuado en trabajos de cubierta y máquinas el uso de zapatillas, sandalias, chanclos o similares.

El personal del Departamento de Máquinas en las proximidades de las calderas, tuberías de vapor o agua caliente, llevarán camisas de manga larga y pantalón largo de buzo, o buzo, para reducir el peligro de quemaduras.

El personal que trabaje en cubierta bajo sol fuerte, llevará vestimenta adecuada para protegerse contra quemaduras e insolación.

La vestimenta que esté saturada de petróleo o productos químicos deberá cambiarse inmediatamente para evitar irritaciones de la piel.

El personal que trabaje en las proximidades de máquinas, no deberá llevar trajes sueltos, desabrochados, corbatas, cadenas, etc. Se deberá llevar calzado de seguridad.

- 1.5 Embarque y desembarque de personas.- Se prohibirá la entrada a bordo a todas las personas que no posean el correspondiente permiso del Capitán.

Todas las personas que embarquen o desembarquen lo harán a través de los medios dispuestos a tal efecto. Será obligatorio el uso de una red en las planchas de acceso al muelle.

- 1.6 Piezas sueltas.- Los pasadizos, cubiertas y compartimentos se mantendrán libres de piezas, artefactos o equipos sueltos.

Durante las navegaciones se trincarán las piezas y elementos que puedan causar daño al personal o buque y evitar que con los movimientos del buque estén a la deriva.

- 1.7 Limpieza con gasolina, etc..- Está prohibido el uso de gasolina, nafta, tetracloruro de carbono y otros líquidos volátiles para la limpieza de trajes, ropa, etc., tanto a mano como a máquina.

- 1.8 Equipo de Seguridad.- El equipo de seguridad se mantendrá siempre en buenas condiciones de trabajo.

Todos los tripulantes estarán provistos de él y llevarán el equipo adecuado, como gafas protectoras, casco, etc., siempre que por la naturaleza del trabajo puedan evitarse accidentes con su utilización.

Las protecciones de la maquinaria y los demás dispositivos de seguridad, deben mantenerse en buenas condiciones de trabajo.

- 1.9 Dispositivos protectores.- Los lugares expuestos y peligrosos, tales como engranajes de maquinarias, volantes, etc., tendrán dispositivos protectores.

Las escotillas, registros butterworth, empujados, etc., serán debidamente protegidos para evitar accidentes, inclusive durante la reparación.

- 1.10 Linternas.- Solamente se usarán a bordo linternas de tipo aprobado por los Organismos competentes.

- 1.11 Bañarse desde el buque.- Está prohibido bañarse desde el buque, tanto si está fondeado como atracado.

- 1.12 Aparatos eléctricos.- La reparación de aparatos o circuitos eléctricos, la efectuará solamente el personal del Departamento de Máquinas y el Radiotelegrafista. Los globos, defensas y otros instrumentos de protección de aparatos eléctricos, no serán desmontados o alterados por personal que no esté autorizado.

- 1.13 Subida a Falos-Machos, etc..- Solamente lo hará el personal que este perfectamente calificado y se hará bajo la supervisión de un Oficial responsable y siguiendo todas las medidas de seguridad y protección personal.

- 1.14 Condiciones peligrosas.- Todos los tripulantes tienen la obligación de informar a sus respectivos Jefes de Departamento, de cualquier condición peligrosa que pueda causar daños al personal, buque o carga.

- 1.15 Temperaturas de trabajo.- Cuando la temperatura ambiente alcance los 40º C. se evitarán los trabajos de tipo rutinario.

- 1.16 Trabajos con alto nivel de ruido.- Todos los tripulantes deberán usar material protector homologado.

2. EXTINGUIDORES DE INCENDIOS

- 2.1 Condiciones del equipo.- El equipo contra incendios será mantenido de forma que cumpla con los requisitos SEVIMAR.

Los tipos, lugares de colocación y cantidades especificadas por dichos organismos, serán consideradas como mínimas y se observarán los requisitos de la Compañía cuando éstos sean superiores a los requeridos por las Autoridades Gubernamentales.

- 2.2 Responsabilidad.- El Jefe del Departamento de Cubierta será responsable del mantenimiento y cuidado de todo el equipo de contra incendios portátil de Cubierta y Fonda, y relleno de dicho equipo en el Departamento de Máquinas.

El Jefe del Departamento de Máquinas será responsable de la inspección del material portátil de su Departamento y del mantenimiento, cuidado y control de todos los aparatos de contra incendios fijos, bombas de contra incendios, bocas de riego, y cajas de arena de la sala de calderas. Esto incluye tuberías, válvulas, botellas, controles, alarmas, etc.

El pintado de aquellas partes fijas de los sistemas contra incendios fijos y que se hallen fuera del Departamento de Máquinas, será hecho por el Departamento de Cubierta. El pintado del equipo portátil de contra incendios del Departamento de Máquinas será hecho por personal de Máquinas.

Se tendrá especial cuidado en no pintar las partes articuladas al objeto de no bloquear su funcionamiento.

- 2.3 Prácticas Contra incendios.- Todos los oficiales están obligados a conocer los métodos y prácticas contra incendios en petroleros, y de adquirir formación con respecto a nuevas técnicas y procedimientos. La Empresa facilitará esta formación e información complementaria.

Se instruirá a la tripulación en el manejo de los diferentes tipos de extintores y equipos de contra incendios.

- 2.4 Estado de conservación, inspecciones y pruebas.- Todo el equipo de contra incendios se mantendrá en buenas condiciones de trabajo y listo para su uso inmediato.

Inmediatamente antes o en el momento de la llegada a un terminal para manipular carga, deben extenderse y conectarse al colector las mangueras de contra incendios; una a proa y otra a popa de las conexiones de carga. Si es posible, debe haber una bomba contra incendios funcionando para mantener la presión en el colector, pero si esto no es posible, la bomba debe estar preparada para funcionar inmediatamente. Debe haber por lo menos dos extintores de polvo seco convenientemente colocados cerca de las conexiones de carga.

Además de las inspecciones y pruebas exigidas por SEVIMAR o las normas de la Compañía, se harán inspecciones y pruebas regularmente para asegurarse que se mantienen en buen estado.

- 2.5 Protección adicional contra incendios.- Los extintores portátiles se tendrán listos y a mano para su uso inmediato, cuando se efectúen operaciones que puedan presentar peligros mayores de lo normal.

Los extintores de incendios serán del tipo apropiado para extinguir la clase de incendios que puedan ocurrir en ese lugar y por tal operación.

- 2.6 Ejercicios de contra incendios y simulación.- Los ejercicios de contra incendios se efectuarán semanalmente, si el estado meteorológico lo permite.

Señalmente se instruirá y se darán charlas sobre el manejo y uso de todos los diferentes equipos y sistemas contraincendios, haciendo participantes directos en estos coloquios a los miembros de la tripulación.

3. SEGURIDAD DE LA VIDA

3.1 Aparatos de respiración. - Los tripulantes se entrenarán en el uso de estos aparatos y se harán demostraciones a intervalos frecuentes.

Cada aparato será probado al menos mensualmente.

Los aparatos de respiración autónoma se usarán siempre para entrar en tanque u otros compartimentos que se suponga no están desgasificados o tengan poco oxígeno.

Cuando la distancia entre el punto de trabajo en el interior de un tanque u otro compartimento hasta el punto de suministro de aire fresco no exceda de 36 metros se podrá usar en sustitución de los aparatos de respiración autónoma, una vez en el puesto de trabajo, equipos de respiración a distancia que, provistos de una manguera resistente al agua y fuego, de suficiente resistencia mecánica y no se aplasten al aspirar.

El suministro de aire podrá hacerse con un fuelle, medios mecánicos, bomba de aire o conectando al colector de aire con un reductor-regulador.

En caso de emergencia, las botellas de aire comprimido se podrán llenar con los medios de a bordo, debiendo al llegar a tierra, enviarlas para su revisión y llenado.

Siempre deberá establecerse una comunicación permanente por VHF o UHF entre el punto de trabajo en el interior del tanque y el personal de rescate, notificándose cualquier anomalía o alteración en el régimen de trabajo y seguridad.

3.2 Resucitadores. - Los buques deberán estar equipados con un aparato resucitador de oxígeno para tratamientos de emergencia, por ahogos, shock eléctricos, envenenamientos por gases, ataques de corazón, etc. Se pueden usar para respiración artificial en casos de fallo completo de la misma.

El equipo se usará y conservará de acuerdo con las instrucciones del fabricante. Se usará con conocimiento del Capitán u Oficial encargado.

Todos los Oficiales conocerán el uso y trabajo del resucitador y harán ejercicios y demostraciones instruyendo a toda la tripulación.

El Equipo se probará una vez al mes para mantenerlo en buen estado. Habrá siempre dos botellas de reserva.

3.3 Detector de gases. - Los detectores de gases se usarán para comprobar si los tanques o compartimentos se hallan libres de gases. Antes de entrar en un tanque se comprobará su atmósfera en varios puntos y a diferentes alturas.

No se permitirán trabajos en caliente o que produzcan chispas a no que se haya comprobado la desgasificación con el detector de gases.

Los tanques encontrados libres en el momento de la prueba, pueden no permanecer así, debido a la liberación de los gases contenidos en residuos o cascarrilla. Para mantenerlos en buenas condiciones es necesaria una ventilación continua y detección periódica de gases.

El Primer Oficial de Cubierta mantendrá bajo su custodia el aparato y es el responsable de las operaciones, hará personalmente las pruebas necesarias antes de enviar hombres a los tanques, coffendam, etc. En ausencia del Primer Oficial es responsable el Oficial de Guardia.

Todos los Oficiales estarán familiarizados con el uso y manejo del detector de gases.

La ausencia de gases no indica la falta de oxígeno.

3.4 Botes salvavidas y equipo. - Los botes salvavidas y equipo se mantendrán de acuerdo con los reglamentos de SEVIMAR.

Los botes y equipo serán probados e inspeccionados tanto como sea necesario para asegurarse su pronta a punto.

Se realizarán ejercicios señalmente, si las condiciones meteorológicas lo permiten, zallándolos.

En puerto, se deberán probar los botes echándolos a la mar; se aprovecharán las estancias fondeados.

La tripulación tanto de cubierta, como de máquinas y

fonda será ejercitada e instruida en el uso y manejo de los botes y pescentes.

Se probarán señalmente los motores de los botes, siendo responsable de su buen funcionamiento el Departamento de Máquinas.

Los pescentes, alambres, roldanas, etc., deberán estar en perfecto estado, engrasados, aligerados, desprovistos de fundas, siendo responsable de su funcionamiento el Departamento de Cubierta.

3.5 Chalecos salvavidas. - Los chalecos salvavidas se usarán por todo el personal en los ejercicios de contraincendios y botes.

Serán usados cuando la naturaleza del trabajo así lo exija. Se usarán siempre que una persona suba a un bote salvavidas.

4. MANIPULACION DE LA CARGA

4.1 Cumplimiento de Leyes y Reglamentos. - Se observarán estrictamente todas las leyes y reglas sobre medidas de seguridad respecto a la carga y manipulación de la misma.

Antes de empezar toda manipulación de carga o lastre, el Oficial responsable debe asegurarse de que se tomen las siguientes medidas:

- Se ha avisado a todo el personal interesado, tanto de a bordo como de tierra, que se va a empezar la manipulación de la carga o lastre.
- Se han colocado los letreros de aviso necesarios 5-1.
- No hay personas abordo no autorizadas 1-3.
- No hay al costado embarcaciones no autorizadas 4-6.
- No se está llevando a cabo trabajo alguno no autorizado 4-11.
- Los utensilios contraincendios están en buen estado y disponibles para su empleo inmediato 2-4.
- Se han situado los cables de remolque de emergencia 5-11.
- Los equipos portátiles de radio/teléfono del buque son de tipo apropiado y aprobados por los Organismos competentes.
- Se dispone de alumbrado seguro y adecuado 5-9.
- No se están empleando luces sin protección 5-9.
- No se funa a bordo, excepto en los lugares autorizados 1-2.
- Se observan las precauciones de seguridad en las cocinas.
- Están cerradas las puertas y portillos y la ventilación es la correcta 4-4.
- Están cerrados todos los tanques, aberturas de limpieza, escotillas, sondas, etc., excepto en cargas especiales que requiera permanezcan abiertos.
- Los imbornales están bien taponados 5-12.
- Están cerradas las válvulas de fondo y todas aquellas que no se vayan a usar de la líneas de carga.
- Caso de tener descarga por Popa, ésta estará cerrada y con brida ciega.

4.2 Clasificación de la carga. - Las clasificaciones, especificaciones y tipos de carga deben estudiarse antes de que empiece la misma.

4.3 Inspección antes del transvase de carga. - Debe asegurarse de que todas las precauciones de seguridad son observadas antes del comienzo del transvase y se hará una completa inspección del equipo de carga.

4.4 Puertas y portillos. - Durante la carga, descarga, lastre, trasiego, limpieza y desgasificación de tanques deben mantenerse cerradas todas las puertas exteriores y portillos del buque.

La ventilación interior de habilitación, aire forzado o aire acondicionado, deberá ser de dentro a dentro, nunca tomar del exterior.

4.5 Cable de puente a masa. - El Primer Oficial de Cubierta se asegurará antes de conectar las mangueras que el buque esté puesto a masa con la instalación del muelle. Si el terminal no está provisto de este equipo se

utilizará un cable del buque, dicho cable permanecerá conectado hasta que se desconecten las mangueras.

La operación consiste en las siguientes fases :

1.- Al conectar las mangueras :

- a) Abrir el interruptor.
- b) Conectar el cable al barco.
- c) Cerrar el interruptor.
- d) Conectar las mangueras.

2.- Al desconectar las mangueras :

- a) Desconectar las mangueras.
- b) Abrir el interruptor.
- c) Desconectar el cable de conexión a masa.

4.6 Fuentes de ignición.- No se permitirá a ningún remolcador, u otro buque o equipo que pueda ser una posible fuente de ignición, de los gases del petróleo, acercarse o ir a lo largo del buque que contenga carga de los grados A, B o C o cuando esté lastrando tanques que hayan contenido esos productos, trasegando o cargando.

Antes de que se abran los algún buque, equipo, etc. se pararán las operaciones y no se reanudarán hasta que el peligro haya desaparecido.

Se parará la descarga o carga, lastre, etc. y se cerrarán las aberturas de tanque cuando se observen chispas por la chimenea del buque, o en buques próximos, durante las tormentas eléctricas, en caso de fuego en el buque o proximidades.

Durante la carga, descarga y lastre en puerto se prohibirán las transmisiones de radio, excepto VHF y UHF. Se prohíbe el empleo del radar.

4.7 Cargas envasadas.- No se llevarán en los buques de la Compañía cargas envasadas con un punto de inflamación por debajo de los 1500F.

Las cargas envasadas con un punto igual o superior a 1500 F. se llevarán con permiso especial de la Dirección, que adoptará las medidas suplementarias de seguridad oportunas.

Durante la manipulación de carga a granel de hidrocarburos volátiles, no debe manipularse carga envasada, salvo con la autorización expresa del Oficial responsable y del representante de tierra.

Durante la manipulación de carga envasada el Oficial responsable debe asegurarse que :

- a) De no haber protección permanente en la escotilla, se dispondrá de una protección temporal para impedir que las izadas golpeen los brazos, escalas de la bodega, etc., e impedir el riesgo de producción de chispas.
- b) Todas las izadas serán de tal tamaño que pasen por las escotillas con holgura.
- c) Para manipular bidones se utilizarán eslingas de cabos de fibra, redes de carga o gafes con eslingas de cable o cadena.
- d) Para manipular cajas o latas rectangulares se emplearán eslingas de cabos de fibra, bandejas de carga o redes de carga.
- e) Para manipular cilindros (botellas) se utilizarán redes de mallas adecuadas, nunca utilizar eslingas.
- f) Cada envase se inspeccionará antes de ser estibado para ver si tiene fugas o daños, rechazándose todo aquel que apareciese defectuoso.
- g) No se arrastrarán por cubierta ni se les dejará deslizar ni rodar.
- h) Las latas y bidones se estibarán con tapas y tapones hacia arriba.
- i) La carga se trincará para evitar corrimientos. Los bidones en Cubierta se estibarán en una sola toncada.

4.8 Trasvase en condiciones desfavorables.- Durante tiempos de calma en los que los gases no pueden dispersarse y se manipulan cargas de los grados A y B, el Capitán u Oficial de guardia tomará precauciones especiales de seguridad.

4.9 Paralización por emergencia.- Todo Oficial de guardia

de Cubierta deberá saber cómo se paran las bombas si se presenta una situación de emergencia.

4.10 Carga o descarga en sabarras.- Cuando se carga o descarga en sabarras, se tomarán las mismas precauciones que cuando se hace en un terminal. El Oficial de guardia rehusará el trasvase, etc. en condiciones que exista riesgo razonable de peligro.

4.11 Reparaciones durante el trasvase o lastre.- Durante la carga, descarga, lastre, limpieza, baldeo, degasificación o inertización de tanques, se observarán las siguientes normas:

- 1.- No se emprenderá ninguna reparación de tanques, trabajos en caliente.
- 2.- No se efectuará ninguna reparación en las instalaciones eléctricas ó mecánicas de las cubiertas.
- 3.- No se usarán en cubierta herramientas eléctricas ó mecánicas de la cubierta.
- 4.- No se efectuará ninguna reparación en cubierta a menos que sea a una distancia segura de los espacios de carga.

4.12 Mangueras y Conexiones.- No utilizar mangueras que se encuentren defectuosas. El Oficial responsable debe rechazar las mangueras que a su criterio estén en malas condiciones.

Las mangueras flexibles deben suspenderse con equipos adecuados y evitar que doblen excesivamente.

Cuando se monte una extensión en una toma del colector de carga se debe calzar la extensión para evitar un esfuerzo excesivo en el colector.

Los brazos metálicos deben reconocerse frecuentemente para asegurarse de la estanqueidad de las conexiones y que las juntas articuladas no estén forzadas.

Si hay pérdidas por las mangueras ó conexiones, si es necesario, se parará la operación de carga ó descarga por esa manguera hasta que se haya subsanado el defecto.

Las amarras deben estar atendidas para controlar el movimiento del buque y evitar tirones sobre las mangueras y conexiones. No se deben dejar las amarras autotensadas. 9.2.

Al conectar ó desconectar las mangueras se deben tomar las medidas convenientes para evitar derrame. Si no hay sistemas fijos de recogida, se deben utilizar bandejas portátiles bajo las mangueras. Caso de producirse un derrame debe combatirse inmediatamente.

5. DEPARTAMENTO DE CUBIERTA

5.1 Señales de seguridad y placas de aviso.- Las señales de seguridad y placas de avisos requeridas por SEVINAR o por la Compañía, se colocarán en los lugares especificados.

Las señales escritas con pintura se mantendrán en buenas condiciones y si fuera necesario, repintadas lo más pronto posible.

5.2 Cubiertas resbaladizas, escalas, etc.- Si las cubiertas, escalas, etc., están resbaladizas a cause de derrames de aceite, se extenderá inmediatamente serrín, arena, etc. para asegurar el paso por ellas. Si ésto no fuera factible se acordonará la zona y se colocarán avisos de peligro.

5.3 Trabajos en lugares altos.- Los trabajos en lugares altos se harán bajo la supervisión del Primer Oficial u Oficial responsable.

Los aparejos y dispositivos usados serán minuciosamente comprobados. Cualquier elemento que muestre deterioro será inmediatamente reemplazado.

Solamente subirá a palos o sitios altos el personal que esté perfectamente calificado, nunca podrá hacerlo el personal inexperto o inhabil.

Siempre que se trabaje en lugares altos se usará el cinturón de seguridad.

5.4 Trabajos en los costados.- Durante la navegación o en dique nunca se harán trabajos que necesiten hombres en los costados, excepto en emergencia en que peligre la vida de algún tripulante o el buque.

Los hombres que trabajen fuera del costado, irán amarrados y con chaleco salvavidas.

5.5 Trabajos en la chimenea.- Cuando algún hombre deba

trabajar en la chimenea, se cerrará el paso de vapor al silbato y se mantendrá cerrado hasta su finalización.

Antes de cerrar el vapor al silbato, el Oficial de Guardia de Máquinas comunicará al Oficial de Cubierta, quien tendrá en cuenta las condiciones de navegación u otras circunstancias que puedan requerir el servicio del silbato.

- 5.6 Trabajos próximos a la antena de radio.— Antes de enviar hombres a trabajar en las proximidades de las antenas de radio o sus bajadas, se avisará al Oficial de Radio, quien las desconectará y cerrará el transmisor hasta que finalicen los trabajos, y se reflejará en el Diario de Navegación.

- 5.7 Trabajos en o próximos a las antenas de radar.— Antes de efectuar trabajos en las antenas de radar o sus proximidades, se deberán desconectar éstas hasta la finalización del trabajo.

Este trabajo está supeditado a las necesidades de la navegación y se reflejará en el Diario de Navegación.

- 5.8 Trabajos en tanques y cuarto de bombas.— Nunca se bajará a un tanque que contenga carga que desprenda gases tóxicos o cuya temperatura sea perjudicial.

Nunca se bajará a un tanque que haya contenido carga sin tomar gases y comprobar que su atmósfera es respirable.

Si por una emergencia se debe bajar a un tanque sin desgaseificar o parcialmente desgaseificado, se hará siempre con los medios de respiración autónoma o a distancia, amarrado y siempre con gente en las proximidades para caso de emergencia e inmediata asistencia.

Siempre que se necesiten hombres para entrar o trabajar en tanques o cuarto de bombas, se dejará un hombre de vela en Cubierta que vigilará los trabajos y estará preparado para prestar asistencia en caso de que se necesite.

En la comunicación, caso de hacerla por radio, desde el interior de un tanque o cuarto de bombas, sólo se utilizarán aparatos aprobados por los Organismos competentes.

Si se han de enviar herramientas al interior de un tanque, irán éstas dentro de un saquete de lona o similar.

Para tomar muestras, nunca se utilizará una tira de fibra artificial.

Para echar el líquido de muestra al interior de un tanque siempre se apoyará el recipiente en la boca del tanque.

Se deberá tener especial cuidado y siempre aligeradas las válvulas de presión/vacío.

Siempre que se hallen los tapines de un tanque abiertos deberán tener puestas las rejillas.

Siempre que se vaya a baldear con máquinas butterworth, se deberá comprobar la continuidad de la toma de tierra. Antes de introducir las máquinas en el interior de un tanque deberán conectarse a la toma de agua, al finalizar el baldeo sacarlas antes de desconectarlas.

En los tanques de lastre limpio o peacks, caso de que vayan a entrar, deben ser ventilados, pues debido a su permanencia cerrados, pueden tener falta de oxígeno.

No se debe entrar en los tanques que hayan contenido gas inerte hasta que se haga una ventilación completa para restablecer el oxígeno.

Antes de entrar en los cuartos de bombas deben ventilarse con los medios apropiados y permanecer éstos en servicio mientras se hallen en su interior.

- 5.9 Iluminación de Cubierta.— Durante la manipulación de la carga en puerto y de noche, la cubierta estará iluminada.

En la mar se encenderán luces protegidas, de manera que permitan al Oficial de Guardia hacer ésta sin riesgos y no se encenderán luces que puedan confundirse con las prescritas para la navegación.

- 5.10 Portalones, planchas, escala real y escala de práctico.— Hay que asegurarse que los portalones, planchas, escala real y de práctico están perfectamente aparejadas.

El Oficial de Guardia es responsable de que escalas y portalones, planchas, etc., estén perfectamente ajustados cuando cambie el calado del buque o las condiciones de la marea y que se mantengan libres de obstrucciones.

Durante la noche se colocarán luces adecuadas y del tipo aprobado.

Siempre se tendrá a mano en los portalones y escalas un ardo salvavidas con su acollador.

Las escalas serán reparadas cuando sea necesario y mientras tanto se tendrán fuera de servicio.

En los buques con mucha obra muestra se colocará escala mixta formada por escala real y escala de práctico, debiendo ésta estar firme a la primera.

- 5.11 Cables de emergencia.— Siempre que el buque esté en puerto, en un muelle, fondeado o en boyes, tendrá tendidos los alambres de emergencia, según requieren las normativas locales y listos para su uso sin necesidad de enmienda.

- 5.12 Imbornales.— Durante la carga o descarga o toma de combustible, deberán estar todos los imbornales taponados y cementados de forma que la estanqueidad sea perfecta.

- 5.13 Rejillas, Maniqueros, juntas puertas estancas y portillos.— Deben estar en buenas condiciones todas las rejillas de manguerotes de ventilación, suspiros de tanques y exhaustación de los mismos, etc. y deberán ser del tipo aprobado.

Siempre que estén abiertos los tapines se colocarán rejillas.

Las juntas de puertas estancas, portillos, escotillas, tanques, registros butterworth, aberturas a tanque, lumbreras, gambuzas, etc., deben estar en perfectas condiciones de estanqueidad.

- 5.14 Maniobras.— A las maniobras acudirán todo el personal de cubierta, de acuerdo con las normas del capítulo 9.

- 5.15 Siempre que sea necesario asistir a un hombre que esté trabajando en el interior de un tanque, cofferdam, etc., el hombre de vigilancia avisará a otro antes de penetrar para prestar el servicio.

6. DEPARTAMENTO DE MÁQUINAS

- 6.1 Sala de Calderas.— Los pisos de la salas de calderas deberán mantenerse siempre limpios para evitar resbalones. Debe estar bien iluminada y disponer de alumbrado de emergencia.

- 6.2 Precauciones al abrir las calderas y tuberías de vapor.— Antes de abrir una caldera, tubería de vapor, válvulas y otros montajes, el Jefe de Máquinas y Oficial de Máquinas encargado debe asegurarse que se ha abierto la presión, abriendo la válvula de descarga o la purga.

- 6.3 Acceso a Calderas y colectores.— No se permitirá la entrada a la caldera a ningún hombre hasta que hayan sido desmontados los quemadores y se hayan puesto las válvulas de cierre en posición de cerrado.

Cuando algún hombre trabaje en los colectores o tanques de agua deberá haber fuera otro hombre para prestar ayuda inmediata si fuera necesario.

Se procurará que entren en calderas los hombre que estén más preparados.

- 6.4 Soplado de calderas.— No se deben soplar calderas durante la carga, descarga, lastre o desgaseificación de tanques. En los buques con gas inerte durante la carga, desgaseificación o lastre y siempre que las operaciones se hagan con tanques abiertos.

- 6.5 Fluidos para limpieza de equipo eléctrico.— No se usarán fluidos de limpieza que contengan tetracloruros de carbono. Como consecuencia de los efectos tóxicos de la mayoría de estos fluidos para limpieza, durante su uso, es necesaria una ventilación adecuada.

- 6.6 Apertura de circuitos eléctricos.— No se harán reparaciones en circuitos o equipos eléctricos hasta que la energía de la parte afectada haya sido cortada.

Los interruptores se abrirán y marcarán con un aviso en el que se indique que el circuito está en reparación.

Los fusibles se desmontarán para abrir el circuito durante la reparación.

No se deben llevar lámparas al descubierto o con cables en malas condiciones.

- 6.7 Precauciones al cambiar fusibles.— Cuando se vayan a desmontar o recambiar fusibles de su caja, se empleará un extractor de fusibles.

Antes de sustituir fusibles, el circuito debe ser incomunicado y efectuarse una investigación para determinar la causa del cortocircuito o sobrecarga.

Los fusibles fundidos deben ser sustituidos por otros del mismo tipo y tamaño. Nunca deben colocarse fusibles en un circuito que tenga corriente, en caso de que el fusible no este protegido por un interruptor, se extraerá en primer lugar el extremo de alimentación y cuando se coloque este extremo, se conectará primero.

- 6.8 Cuadro eléctricos.- El espacio de la parte posterior del cuadro no debe utilizarse para guardar cosas y debe estar limpio de basura.

Caso de haber puertas de acceso a la parte posterior del cuadro, deben mantenerse cerradas y estos lugares deben disponer de buena iluminación.

Siempre que manipule en un cuadro, el tripulante deberá encontrarse aislado.

Las puertas de los armarios de disyuntores y fusibles deben ajustar bien y permanecer cerradas.

Todos los equipos eléctricos deben tener toma a tierra.

- 6.9 Herramientas.- Todas las herramientas con que se trabaje en equipos eléctricos deben estar aisladas.

- 6.10 Limpieza de pisos, techos, pasamanos, etc.- Las planchas de pisos, escalones y pasamanos, etc., no se limpiarán nunca con petróleo o soluciones que lo contenga. Deben mantenerse libres de petróleo, grasas u otros materiales que puedan hacerlos resbaladizos.

- 6.11 Almacenamiento de aparatos en espacios de máquinas.- No se almacenarán cabos de fibra puntual o artificial en el Departamento de Máquinas por el deterioro que sufren con el calor.

Cuando se manipulen grandes pesos se usarán solamente eslingas de cable o aparatos de cadenas.

- 6.12 Uso de equipo de soldadura y corte.- Para transportar las botellas se pueden hacer rodar sobre el borde de la base inferior, pero nunca arrastrarse.

Cuando las botellas vacías vayan a devolverse al provisionista, deben marcarse con tiza, indicando VACIA. Cerrar las válvulas y colocar la protección de las válvulas (caperuza).

Deben ubicarse en zonas en donde la temperatura ambiente no sea elevada.

Mantener las botellas de oxígeno y accesorios alejados de aceite y grasas y no manipularlas con prendas, guantes o manos engrasadas.

Los soldadores deben usar gafas de seguridad, casco y pantalla protectora a los ojos, guantes largos y delantales de piel resistentes a las llamas, chispas y calor irradiado, y polainas de cuero.

Todos los equipos de soldadura oxiacetilénica estarán provistos de válvulas anti-retroceso, éstas se colocarán a la entrada del soplete entre el record de cada manguera y el propio soplete.

Cualquier equipo de soldadura nunca será usado en lugares donde puede haber vapores explosivos.

Cualquier botella que presente anomalías en su grifo debe ser devuelta.

Antes de acoplar el mano-reductor debe abrirse y cerrarse la botella para así arrastrar al exterior las materias sólidas que puedan existir en su interior.

Comprobar con agua jabonosa la estanqueidad de las juntas de apriete del mano-reductor.

Tener siempre puesta y sujeta en la botella que está en servicio la llave de apertura-cierre del grifo.

Operar con las presiones de gases recomendadas para cada tipo de boquilla y el diámetro de éste, en función del trabajo que se va a efectuar.

Utilizar siempre boquillas limpias y asegurarse de que sus asientos ajustan perfectamente.

Desechar los mano-reductores cuando se observen anomalías en los mismos.

Las botellas de acetileno nunca deben vaciarse a un gasto superior de 1000 l/h, por lo que si se precisara un mayor consumo deben acoplarse en paralelo el número de botellas que sea necesario.

Cuando la presión de una botella de acetileno llegue a ser inferior a 5 kg/cm² debe dejar de utilizarse, y de

hacerlo, sólo se emplearán por sopletes con boquilla del nº 0.

Para poner el soplete en funcionamiento, siempre se abrirá primero la válvula de oxígeno y luego la de acetileno.

Para apagar el soplete se procederá al contrario.

Nunca deberá manipular el equipo de soldadura oxiacetilénica, persona alguna que no este familiarizada con el mismo, y siempre, de acuerdo con las instrucciones y precauciones de seguridad.

- 6.13 Falta de oxígeno en los tanques.- El aire de los tanques que han permanecido largo tiempo cerrados, se encuentra normalmente falto de oxígeno. Antes de entrar deberán ser ventilados o se usarán aparatos de respiración.

Cuando un hombre entre en un tanque, cofferdam, doble fondo, etc., debe permanecer otro de guardia en el exterior que vigilará los trabajos y estará preparado para prestar asistencia, en caso de que sea necesario.

- 6.14 Apertura de receptáculos de presión o tuberías.- Antes de abrir algún receptáculo de presión o tubería, el Jefe de Máquinas y Oficial de Máquinas encargado debe asegurarse de que el aire o líquido a presión ha sido sacado y los líquidos calientes evacuados del sistema.

- 6.15 Tanques agua potable.- Deberán limpiarse y cementarse siempre que sea necesario.

- 6.16 Siempre que se trabaje con lámparas portátiles, la tensión de iluminación deberá ser baja, 24 voltios máximo.

- 6.17 Siempre que sea necesario asistir a un hombre que esté trabajando en el interior de un tanque, cofferdam, etc., el hombre de vigilancia avisará a otro antes de penetrar para prestar el servicio.

- 6.18 Se estudiarán los niveles de ruido en los barcos y se adoptarán las medidas para atenuarlos.

7. GAMBUZA

- 7.1 Equipo Eléctrico.- Antes de limpiar un equipo eléctrico se cerrará el paso de corriente.

Los interruptores de los aparatos eléctricos que no se están usando estarán desconectados.

- 7.2 Lavandería.- Para evitar la combustión espontánea, las ropas limpias se sacarán de las bolsas y se guardarán tan pronto como se reciben a bordo.

La ropa limpia se guardará de forma que permita la circulación de aire y no amontonarla.

- 7.3 Frigoríficos.- Mientras se esté baldeando, limpiando o deshelando las puertas del frigorífico estarán bien sujetas.

Para introducir o sacar depósitos de los mismos, se asignarán dos hombres.

Cercionarse que el timbre de alarma funciona y avisar si se va a entrar en el frigorífico.

Siempre que se entre al frigorífico se deberá hacer con ropa de abrigo y adecuada.

- 7.4 Estiba de Depósitos y provisiones.- Los depósitos y provisiones se estibarán y afirmarán para prevenir desplazamientos con mal tiempo.

- 7.5 Instrumentos cortantes.- Los cuchillos de cocina y otros instrumentos cortantes no se limpiarán conjuntamente con otros utensilios, sino separadamente y se colocarán mientras no se usen en sitios adecuados para ellos.

- 7.6 Limpieza gambuza y cocina.- Debe mantenerse una limpieza escrupulosa en suelos y mamparos de gambuza, cocina, así como de las escaleras, cámaras frigoríficas, etc., de estos locales.

- 7.7 Filtros extracción cocina.- Deben mantenerse limpios los filtros de aspiración de las cocinas, debiendo limpiarse o cambiarse frecuentemente en evitación de obstrucciones, malos olores e incluso incendios por acumulación de grasas.

8. MABILITACION

- 8.1 Los espacios habituales comunes, comedores, aseos, duchas, deben mantenerse en perfecto orden y limpieza.

Esta prohibido hacer comidas ó el uso de cocinas ó calentadores portátiles en los camarotes.

No se debe guardar comida ó restos de ella en los camarotes.

Al salir del camarote deben apagarse las luces y aparatos eléctricos.

- 8.2 Cada tripulante es responsable de la habilitación, conservación y limpieza de su camarote, en el caso del Capitán, Jefe de Máquinas y Oficiales, la limpieza será efectuada por el Camarero.
- 8.3 Debe observarse la limpieza e higiene personal.
- 8.4 No se deben colocar antenas receptoras exteriores de radio desde camarotes o lugares comunes, a través de portillos, puertas estancas, etc.
- 8.5 No deben existir animales a bordo, por el peligro que pueden representar o la falta de higiene, a que pueden dar lugar.
- 8.6 No se deben arrojar por los wateres o sumideros objetos que puedan obstruir los desagües.
- 8.7 No se deben usar bombillas de alto wataje.

9. MANIOBRAS

- 9.1 Maniobras de atraque, desatraque, amarlos, desamarlos, amarre a campo de boyas, monoboya, fondeo y lavar, etc. - A las maniobras de atraque, desatraque, amarlos, desamarlos, amarre en campo de boyas, etc. deberá acudir todo el personal de cubierta con cascos de seguridad para la ejecución de las mismas, a las maniobras de fondeo, lavar y amarre a monoboya, acudirá el personal de cubierta necesario para su ejecución. El Oficial responsable mantendrá comunicación constantemente con el puente, no pudiendo delegar su función en ningún otro tripulante.

En los buques de suministro y buques con tripulación reforzada puede este exceso de tripulantes no acudir a las maniobras, según lo pactado.

- 9.2 Chigres y maquinillas de amarre. - Cuando se está amarrado no se dejarán en autotensado, sino frenados y en punto muerto. Deberán ajustarse los frenos a intervalos frecuentes.

Las articulaciones del freno deben mantenerse limpias, engrasadas y no agarratadas.

En los chigres o maquinillas hidráulicas no debe haber fugas de aceite.

Los cables deben estar enrollados en el tambor en el sentido correcto.

No usar directamente un cable que esté enrollado en un tambor diseñado únicamente para depósito.

No dejar un chigre o maquinilla desatendida durante su funcionamiento.

No subirse sobre estos equipos para ver mejor.

- 9.3 Cables de acero. - Los cables de acero deben engrasarse frecuentemente.

Nunca se usarán cabos para abocar cables.

No pasar cables contra esquinas de borde agudo.

No cruzar vueltas de cable sobre el tambor.

No retorcer o doblar los cables.

No pasar cables por guías que le hagan trabajar en ángulo demasiado agudo.

Antes de utilizar un cable comprobar si tiene alambres rotos.

Los cables deben manipularse con guantes.

- 9.4 Cabos. - Al manipular cabos de fibra sintética no trabajarlos contra bitas o guías en rodillos.

No enrollar demasiadas vueltas en el cabirón.

Nunca se debe saltar un cabo de fibra sintética en el tambor, usar la maquinilla.

No dejar los cabos expuestos al sol más de lo necesario.

Las bozas serán siempre de fibra sintética.

Nunca debe ser laboreado un cabo o cable por un solo tripulante, cuando se utilice una maquinilla para su

manipulación. Debe haber otra persona para pasarle o cobrarle el cable o cabo libre.

Debe mantenerse alejado del tambor.

- 9.5 Equipo de fondeo. - Fondeados, ajustar los frenos o intervalos frecuentes.

Cuando el buque esté fondeado deben colocarse los estopores después de haber aplicado el freno.

Cuando el ancla esté en el escobén, los estopores deben estar puestos y aferrados.

Las cadenas deben estar claramente marcadas con pintura.

Las articulaciones del freno deben mantenerse limpias, engrasadas y no agarratadas.

Todos los tripulantes deben mantenerse distantes de la cadena cuando está tesa, se esté fondeado o izando.

El operador del molinete debe usar gafas, casco de seguridad y calzado protector.

Las alteraciones de estas Normas requerirán informe previo favorable del Comité de Empresa.

DESCRIPCION DE FUNCIONES

CAPITAN

Es quién, designado por la Empresa y en posesión de los títulos correspondientes, dirige, coordina y controla todas las actividades que se realizan a bordo, siendo responsable de la seguridad del buque, tripulación, cargamento y navegación, así como de la conservación y operatividad del mismo, adaptando las medidas legales al objeto de que a bordo se observe el grado de conducta requerido, debiendo cumplir las Leyes, Reglamentos y Normas existentes, siendo representante del Armador frente a terceros.

Informará al Jefe de Máquinas de las órdenes que reciba de W.W.MARPETROL, S.A., Autoridades, etc., que puedan afectarle, y le notificará la situación del buque.

Tendrá en su poder los fondos del buque.

Atenderá a todas aquellas cuestiones que permitan el perfecto funcionamiento de los equipos, bienestar de los tripulantes, etc.

Será responsable de cumplimentar personalmente los Diarios de Navegación y llevará control de los certificados del buque. Periódicamente cambiará impresiones con el Primer Oficial de Cubierta sobre esta documentación.

Dirigirá personalmente todas las maniobras y recaladas.

En aquellas situaciones, que por carácter de necesaria urgencia o peligro fuera preciso el concurso de los tripulantes para realizar trabajos en otros Departamentos, requerirá esta cooperación. De estas situaciones, el Capitán elevará informe inexcusablemente a la Dirección de la Empresa y ésta al Comité.

EN BUQUES SIN TERCER OFICIAL DE CUBIERTA (MAR REBECA Y MAR LUCIA)

Montará la guardia correspondiente, con el siguiente horario:

- De 09:00 a 12:00 y de 19:00 a 24:00

No obstante lo anterior, dados los cometidos inherentes al cargo de Capitán, estos horarios, se flexibilizarán de acuerdo a las necesidades del servicio.

JEFE DE MAQUINAS

Es quién, designado por la Empresa y en posesión de los títulos correspondientes, dirige, coordina y controla las actividades que se realizan en el Departamento de Máquinas y Servicios dependientes de éste, siendo responsable de su buen funcionamiento y conservación.

Controlará los consumos de combustible, aceites y grasas de todo el buque.

Cumplimentará personalmente el diario de máquinas y todos los impresos y estadillos relativos a su Departamento.

Mantendrá informado al Capitán de todos los datos e incidencias que le permitan formar a éste un juicio exacto en que basar sus decisiones.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las Normas de Seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o

peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

EN BUQUES SIN TERCER OFICIAL DE MÁQUINAS (MAR REBECA Y MAR LUCÍA)

Distribuirá el trabajo junto al Primer Oficial de Máquinas. Así como las permanencias en U.M.S.

PRIMER OFICIAL DE CUBIERTA

Es el Jefe del Departamento de Cubierta y de la Fonda, responsabilizándose de su supervisión, administración y operación.

Es responsable del mantenimiento y buena forma de trabajo del equipo completo de contraincendios y salvamento, excepto del que específicamente pertenezca al Departamento de Máquinas y quede bajo la responsabilidad y cuidado de dicho Departamento, según se recoge en la Norma de Seguridad e Higiene.

Es responsable de la carga, descarga, lastre, deslastre, limpieza, etc.

Será el responsable de hacer los pedidos de seguridad que sea preciso renovar, introducir o reponer, para lo cual será informado por cualquier tripulante, Primer Oficial de Máquinas u órganos creados a tal efecto.

En la mar

Efectuará la guardia de 04:00 a 09:00 y de 16:00 a 19:00.

En puerto

Efectuará la guardia de 08:00 a 16:00, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de Cubierta. En caso contrario, se establecerán los horarios de las guardias de mar.

Compete al Primer Oficial la distribución y supervisión de los trabajos de Cubierta y Fonda, debiendo considerar como su principal objetivo el mantener el buque, sus Departamentos y equipos en las mejores disposiciones de seguridad, buen estado, limpieza y aspecto, teniendo presente, en todo momento, que el factor fundamental para el mejor logro de los planes a desarrollar es la racionalización de los trabajos y la facilitación de las labores a los tripulantes.

Asistirá en el Puerto al Capitán en las maniobras de llegada, salida, cambio de anclaje, etc. No obstante, en atención a la seguridad de personas y buque podrá ser destinado a otro lugar.

Programará las operaciones de carga, descarga, lastre, deslastre, limpieza, etc.

Preparará las instrucciones para efectuar estas operaciones, las pondrá por escrito y, una vez visadas y aprobadas por el Capitán, las entregará a los oficiales de Cubierta y una copia la Primer Oficial de Máquinas.

Estará presente y dirigirá las operaciones de relleno de tanques, cuando por la velocidad de carga o circunstancias especiales se requiera su presencia como mejor conocedor que debe ser de las instalaciones.

La liquidación de final de carga será efectuada por el Primer Oficial, que las presentará al Capitán para su VR BQ antes de comunicar las cantidades a los cargadores, supervisores, etc.

Al objeto de poder confeccionar las instrucciones de carga y descarga, contactará con cargadores/receptores, informando al Capitán de las condiciones y exigencias de éstos, comentando las posibilidades de efectuar las operaciones.

En limpieza de tanques, el Primer Oficial confeccionará las instrucciones, dando tiempos, número de máquinas a utilizar, períodos para arriado de máquinas, etc.

Dejará estas instrucciones, una vez visadas por el Capitán a los Oficiales de Guardia, entregando una copia al Primer Oficial de Máquinas.

Pasará inspección a los tanques limpios, comprobando su estado e informando al Capitán.

Controlará las horas extraordinarias y trabajos primarios de sus departamentos, confeccionando los partes correspondientes.

Supervisará todos los trabajos de sus departamentos, el perfecto estado de los servicios de cubierta, informando al Primer Oficial de Máquinas de las deficiencias que pueden existir y colaborando con éste para su solución.

Confeccionará los pedidos de sus departamentos. Asimismo se encargará de la confección del inventario de pertrechos y repuestos correspondientes al Departamento de Cubierta y Fonda.

Comunicará al Capitán los casos de enfermedad o accidente que surjan entre los tripulantes, así como de las supuestas infracciones de sus departamentos.

Es responsable de que se mantenga el buen estado de limpieza, aspecto y conservación de la habilitación del buque, para lo que

pasará revisión de cámaras, camerotes, etc., con periodicidad nunca superior a los 7 días.

Confeccionará la documentación de viajes, cargas y descargas, etc., que presentará a la aprobación y firma del Capitán.

Supervisará personalmente aquellas operaciones que puedan encerrar un peligro potencial.

Será el encargo de tomar gases en los tanques previamente a la realización de cualquier trabajo.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las Normas de Seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones, que por carácter de necesaria urgencia o peligro se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

EN BUQUES SIN TERCER OFICIAL DE CUBIERTA (MAR REBECA Y MAR LUCÍA)

En puerto, realizará el mismo horario de las guardias de mar.

PRIMER OFICIAL DE MÁQUINAS

Es el Jefe del Departamento de Máquinas y responsable, de la administración, supervisión y operación de este Departamento y maquinaria adjunta al mismo.

En la mar

Realizará la guardia de 04:00 a 09:00 y de 16:00 a 19:00.

En puerto

Realizará la guardia de 08:00 a 16:00, siempre que exista acuerdo con el resto de los oficiales de máquinas. En caso contrario, se establecerán los horarios de las guardias de mar.

Cuando por las condiciones o necesidades sea preciso, acudirá a maniobras.

Al distribuir los trabajos, lo hará de forma que resulten lo más rápido y fácil de ejecutar para un mejor rendimiento y mínimo esfuerzo por parte del personal.

Informará al Jefe de Máquinas lo efectuado y las previsiones de los trabajos futuros.

Dejará instrucciones por escrito a los Oficiales de Máquinas sobre todo lo que se vaya a efectuar en sus guardias. En estas instrucciones concretará lo mejor posible los trabajos que se vayan a ejecutar, tanto en puerto como en la mar.

De acuerdo con la programación de operaciones informará al IQ de Cubierta del estado de los aparatos que pudieran ser utilizados en las operaciones de descarga y/o limpieza de tanques y equipos de maniobra.

Es responsable de los Equipos y Servicios de Seguridad de su Departamento, Sistema Contra incendios, cierre automático de válvulas, alumbrado de emergencia, motores de botes salvavidas, etc., instruyendo a todo el personal en su manejo.

Informará al Jefe de Máquinas las averías que se produzcan.

Deberá conocer las existencias de repuestos y provisiones de que dispone en todo momento, conservándolas en perfectas condiciones para su utilización inmediata y poniéndolo en conocimiento del Jefe de Máquinas para que proceda a tramitar el pedido correspondiente, el cual formalizará y tramitará el pedido oportuno, confrontando la recepción de pedidos y provisiones solicitadas.

Llevará el control de las horas extraordinarias y penosas del Departamento y confeccionará los impresos correspondiente.

En su guardia se realizará el soplado de calderas.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de la Normas de Seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personal y bienes.

EN BUQUES SIN TERCER OFICIAL DE MÁQUINAS (MAR REBECA Y MAR LUCÍA)

En puerto, realizará el mismo horario de las guardias de mar.

Asumirá, directamente, el control de repuestos.

EN BUQUES CON SISTEMA U.M.S.

De acuerdo con el Jefe de Máquinas distribuirá entre el resto de los Oficiales, los trabajos de mantenimiento a realizar en cada jornada, encargándose, conjuntamente con los demás Oficiales, de

la planificación del personal necesario, así como de la forma y ejecución de los mismos.

En los buques MAR LUCIA y MAR REBECA se distribuirá la permanencia junto al Jefe de Máquinas.

SEGUNDO OFICIAL DE CUBIERTA

Estará impuesto en el funcionamiento y manejo de los equipos de navegación, servicios de carga y lastre, desgasificación y limpieza, equipos contra incendios y de seguridad.

En la mar

Realizará la guardia de 00:00 a 04:00 y 12:00 a 16:00.

En puerto

Realizará la guardia de 00:00 a 08:00, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de Cubierta. En caso contrario, se establecerán los horarios de las guardias de mar.

En maniobras estará en el puesto que le asigne el Capitán.

Será de su competencia la confección de datos variables, estado de caja y todo aquello relacionado con nóminas y devengos.

Recibirá del Capitán facturas y vales de anticipos, consumos de tripulantes para la inclusión en nómina y devengos.

Durante los días 1, 2, 13 y 14 de cada mes, anotará los anticipos que requiera cada tripulante para hacerlos efectivos los días 3 y 15 de cada mes. Asimismo, facilitará aquellos tripulantes que embarquen o desembarquen y lo soliciten, un anticipo a cuenta de su liquidación de viaje.

Los casos de extrema necesidad o urgencia, quedarán exentos de las normas anteriores.

En los buques con rutas al Golfo Pérsico y América desde puertos españoles, mantendrá la costumbre de facilitar al tripulante los anticipos de llegada y salida.

Facilitará a los tripulantes durante la permanencia en puertos extranjeros y a ser posible, a la llegada, la divisa requerida, dentro de los márgenes permitidos por la legislación vigente, en concepto de anticipo.

En puerto, seguirá las instrucciones que le serán entregadas por el Primer Oficial, relativas a todas las operaciones a efectuar, de cuyo cumplimiento será totalmente responsable, pudiendo variar estas instrucciones cuando por imprevistos ó averías sea necesario.

Confeccionará toda la documentación inmediata relativa a las operaciones que finalicen en su guardia, las someterá, si hubiere lugar, al VOSB del Capitán, y le presentará a la firma de cargadores, receptores, etc., firmando él por orden o en su propio nombre, según esté confeccionado el impreso.

En la mar atenderá fundamentalmente a todo lo que atañe a la navegación. Recibirá instrucciones escritas sobre las operaciones a efectuar en su guardia, a las que atenderá siempre que lo permita la atención y necesidades de la guardia, a no ser que sea relevado por el Capitán, en cuyo caso lo hará constar en el Cuaderno de Bitácora. De estas operaciones, será informado por el Contramaestre, Bombero, etc. Se entiende que están excluidos los trabajos de carácter administrativo.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las Normas de Seguridad, y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

En los buques donde no haya Radiotelegrafista, llevará el control de los gastos de gambuza de los tripulantes.

EN BUQUES SIN TERCER OFICIAL DE CUBIERTA (MAR REBECA Y MAR LUCIA)

En puerto, realizará el mismo horario de las guardias de mar.

Asumirá el trabajo de derrota.

SEGUNDO OFICIAL DE MÁQUINAS

En la mar

Realizará la guardia de 00:00 a 04:00 y de 12:00 a 16:00.

En puerto

Realizará la guardia de 00:00 a 08:00, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de Máquinas. En caso contrario, se establecerán los horarios de las guardias de mar.

Es su función velar por el correcto funcionamiento, atención y mantenimiento del equipo propulsor y auxiliar, así como de todos los accesorios que puedan producirse durante su guardia.

En puerto, el Primer Oficial de Máquinas, le entregará instrucciones sobre los trabajos a realizar, siendo responsable de la ejecución de los mismos. Se atenderá a las instrucciones recibidas que solo podrá cambiar ante imprevistos ó averías que lo justifiquen.

En la mar recibirá, asimismo, instrucciones de los trabajos a realizar en su guardia, siendo informado de la marcha de los mismos.

Será responsable del análisis y estado de las aguas.

Acudirá a las maniobras si se requiere su presencia.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las Normas de Seguridad, y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

EN BUQUES SIN TERCER OFICIAL DE MÁQUINAS

En puerto, realizará el mismo horario de las guardias de mar.

Asumirá la responsabilidad del trasiego de combustible, que se realizará preferentemente en su guardia, así como las funciones del Electricista, a excepción del cambio de lámparas en los camarotes que será realizado por los tripulantes que los ocupen.

TERCER OFICIAL DE CUBIERTA

Estará impuesto en el funcionamiento y manejo de los equipos de navegación, servicios de carga, lastre, desgasificación y limpieza, equipos contra incendios y de seguridad.

En la mar

Realizará la guardia de 09:00 a 12:00 y de 19:00 a 24:00.

En puerto

Realizará la guardia de 16:00 a 24:00, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de Cubierta. En caso contrario, se establecerán los horarios de las guardias de mar.

En las maniobras acudirá al puesto que le asigne el Capitán.

Será el responsable de confeccionar la documentación de puerto, entregando la lista de necesidades al Primer Oficial de Cubierta. Así como tener al día los elementos de uso en derrota para la navegación.

Mantendrá el botiquín en estado reglamentario, entregando la lista de necesidades al Primer Oficial de Cubierta. Así como tener al día los elementos de uso en derrota para la navegación.

En puerto seguirá las instrucciones escritas que le serán entregadas por el Primer Oficial relativas a todas las operaciones a efectuar, de cuyo cumplimiento será totalmente responsable, pudiendo variar estas instrucciones cuando por imprevistos ó averías sea necesario.

Confeccionará toda la documentación inmediata relativa a las operaciones que finalicen en su guardia, las someterá si hubiere lugar, al VOSB del Capitán, y le presentará a la firma de cargadores, receptores, etc., firmando él por orden o en su propio nombre, según esté confeccionado el impreso.

En la mar atenderá fundamentalmente a todo lo que atañe a la navegación. Recibirá instrucciones escritas sobre las operaciones a efectuar en la guardia, a las que atenderá siempre que las permita la atención y necesidades de la guardia, a no ser que sea relevado por el Capitán, en cuyo caso lo hará constar en el Cuaderno de Bitácora. De estas operaciones, será informado por el Contramaestre, Bombero, etc. Se entiende que están excluidos los trabajos de carácter administrativo.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las Normas de Seguridad, y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

TERCER OFICIAL DE MÁQUINAS

En la mar

Realizará la guardia de 09:00 a 12:00 y de 19:00 a 24:00.

En puerto

Realizará la guardia de 16:00 a 24:00, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de Máquinas. En caso contrario, se establecerán los horarios de las guardias de mar.

Es su función velar por el correcto funcionamiento, atención y mantenimiento del equipo propulsor y auxiliar, así como de todos los accesorios que puedan producirse sobre su guardia.

En puerto, el Primer Oficial de Máquinas, le entregará instrucciones sobre los trabajos a realizar, siendo responsable de la ejecución de los mismos. Se atenderá a las instrucciones recibidas que solo podrá cambiar ante imprevistos o averías que lo justifiquen.

En la mar, recibirá, asimismo, instrucciones de los trabajos a realizar en su guardia, siendo informado de la marcha de los mismos.

Preferentemente en su guardia será el responsable de llevar a cabo los trasiegos de combustible.

Acudirá a las maniobras si se requiere su presencia.

Será el encargado de llevar el control de repuestos.

En los barcos donde no hubiere electricista asumirá las funciones de este, excepto el cambio de lámparas en camarotes que será efectuado por los ocupantes de los mismos.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las Normas de Seguridad, y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

OFICIAL RADIOTELEGRAFISTA

Atenderá a su guardia, de acuerdo con los horarios establecidos internacionales.

Pasará y recibirá el tráfico durante sus periodos de guardia, y siempre que necesite pasar o recibir tráfico fuera de sus horarios de guardia pedirá autorización al Capitán, quien a la vista de las circunstancias autorizará o no el servicio.

Recibirá los partes meteorológicos normales, así como los que con carácter extraordinario pueda solicitar el Capitán.

Atenderá el mantenimiento de los equipos de su Departamento y de ayuda a la Navegación.

Confeccionará los partes, estadillos y demás documentación de CRAME, o empresa contratada, así como la exigida por W.W.MARPETROL, S.A.

Llevará el control de los gastos de gubiza de los tripulantes. Entre los días 1 y 3 de cada mes entregará al Capitán una relación del gasto de cada tripulante.

Entregará confeccionados los recibos correspondientes que adjuntará a los vales junto con los estadillos de consumo mensuales o bimensuales. El Capitán, dado el VSB2 los entregará al Segundo Oficial de Cubierta para su descuento o inclusión en nómina.

Pondrá en conocimiento del Capitán cualquier comunicación que atente contra la seguridad del buque, tripulación y sus intereses o contra aquello que atente contra las normas internacionales.

Tendrá informado en todo momento al Capitán del estado en que se encuentren los aparatos a su cargo, así como de las reparaciones que sean necesarias efectuar.

En puerto, su guardia será de 08:00 a 16:00. No obstante, el Capitán podrá autorizar la ausencia de a bordo en función del servicio.

Cuando se ausente de abordó las llaves de la Telegrafía las entregará al Oficial de Guardia.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las Normas en Materia de Seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

EN BUQUE SIN TERCER OFICIAL DE CUBIERTA

Asumirá los trabajos administrativos correspondientes al Tercer Oficial de Cubierta, (documentación en puerto, listas de tripulantes, enroles, Seguridad Social) y botiquín.

PRIMER OFICIAL ELECTRONICO/ELECTRICISTA

Dependerá, directamente, del Jefe del Departamento de Máquinas.

Colaborará con el Oficial Radiotelegrafista en el mantenimiento y reparación de los equipos asignados a éste.

Efectuará todos los trabajos, revisiones y mantenimiento de los equipos eléctricos y electrónicos de los departamentos de Cubierta y Máquinas.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las Normas en materia de Seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personal y bienes.

CONTRAMAESTRE

Depende directamente del Primer Oficial, sún cuando en determinadas circunstancias podrá recibir instrucciones de otro Oficial. Es el Jefe inmediato del personal Subalterno de Cubierta, disponiendo, con arreglo a las instrucciones recibidas, los permisos para la ejecución de las labores y trabajos relacionados con el Departamento de Cubierta.

Vigilará personalmente la realización de los trabajos encomendados al personal que de él depende, valorando los conocimientos, aptitud y conducta de cada uno de ellos, así como su función específica, para, en cualquier momento, estar en condiciones de aprovechar óptimamente los servicios de todos.

Su Jornada laboral será la que establece el Convenio Colectivo.

Tendrá a su cargo el control de pinturas, efectos de limpieza, cables y cables de amarre, material de labores de jarcias, material de Seguridad de cubierta y servicios. Se ocupará del mantenimiento de los paños de cubierta, controlando las entradas y salidas del material, pinturas, etc., guardadas en ellos. Retendrá las llaves de los paños a él encomendados, comprobando personalmente que están debidamente cerrados cuando no se hace uso de ellos, especialmente durante la permanencia del buque en puerto. Durante su ausencia las llaves de los paños las entregará al Oficial de Guardia.

En las maniobras de atraque y desatraque, tanto a muelles como a boyas, será el encargado de la faena de anclas, manipulación de molinetes, etc. Realizará los trabajos que por su especialización así lo requieran; tales como guarnir y levantar puntales, guindolas, escales, planches, etc.

Dirigirá las maniobras de embarque o desembarque de provisiones o piezas y será el responsable del trincheo de cualquier pieza sobre cubierta.

Contribuirá a la limpieza de tanques, preparando el material preciso y a la extracción de sedimentos cuando sea necesario efectuar dicha operación.

Será el responsable del engrase de pescantes, pastecas, puertas estancas, portillos y demás elementos de cubierta a excepción de molinetes, maquinillas y servicios de carga.

Mantendrá en buen estado las mangueras y máquinas de resaca y pintar.

Informará al Primer Oficial de Cubierta de los requerimientos de material y herramientas que necesite o prevea necesitar.

Dirigirá, bajo la supervisión del Oficial responsable, la maniobra de izado y arriado de mangueras de carga y combustible en puertos o terminales en los que las normas de los mismos exija sea la tripulación la que lleve a cabo dicha operación.

No se retirará del trabajo o de la maniobra de salida de puerto, sin antes comprobar personalmente que el buque se halla arranchado a son de mar y se han recogido, los útiles de trabajo empleados. Del resultado de la inspección dará cuenta al Oficial de Guardia de Cubierta antes de abandonar el servicio.

Diariamente, en la mar, antes de finalizar la Jornada de trabajo dará cuenta al Primer Oficial de los trabajos realizados y recibirá instrucciones para el día siguiente. En puerto, las instrucciones se recibirán al comenzar la Jornada.

Si a juicio del Oficial de guardia, y ante causas justificadas como enfermedades de familiares, gestiones personales auténticas y urgentes, es necesario, tendrá obligación de montar guardia normal.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las Normas en Materia de Seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personal y bienes.

EN BUQUE TIPO "MAR REBECA" Y "MAR LUCIA"

Montará las guardia correspondientes al no disponer de los tres marineros.

CALDERERO

Depende directamente del Primer Oficial de Máquinas, aún cuando en determinadas circunstancias podrá recibir instrucciones de otro Oficial. Es el Jefe inmediato del personal Subalterno del Departamento de Máquinas, disponiendo, con arreglo a las instrucciones recibidas, los pormenores para la ejecución de los labores y trabajos relacionados con el Departamento de Máquinas.

Su jornada laboral será la establecida en el Convenio Colectivo. En aquellos buques donde tuviera que montar guardia, efectuará la misma guardia que el Primer Oficial.

Vigilará personalmente la realización de los trabajos encomendados al personal que de él dependen, valorando los conocimientos, aptitud y conducta de cada uno de ellos, así como su función específica, para, en cualquier momento, estar en condiciones de aprovechar óptimamente los servicios de todos.

Tendrá a su cargo el control de pinturas, efectos de limpieza, herramientas y demás pertrechos del Departamento, así como el material de Seguridad y Servicios. Se ocupará del mantenimiento de los paños de máquinas, controlando las entradas y salidas del material guardado en ellos. Retendrá las llaves de los paños a él encomendados, comprobando personalmente que están debidamente cerrados cuando no se hace uso de ellos, especialmente en puerto. Durante su ausencia entregará las llaves al Oficial de Guardia.

Informará al Primer Oficial de Máquinas de los requerimientos de material y herramientas que necesite o previera necesitar.

Tiene la obligación de conocer la situación y sondas de todos los tanques de combustible, aceites, agua y barrenos, así como los circuitos principales y auxiliares.

Periódicamente entregará al Primer Oficial de Máquinas las sondas de agua y las de los tanques de fuel, diesel y aceites.

Efectuará la operación de meter combustible y aceite y recepcionará las provisiones, respetos y materiales destinados al Departamento de Máquinas.

Estará obligado a la ejecución de los trabajos propios de su cargo que con carácter diario o de periodicidad le sean asignados por el Jefe del Departamento.

Debe estar familiarizado con los trabajos de montaje y desmontaje y maniobras precisas a realizar, con el funcionamiento de todos y cada uno de los equipos existentes en el Departamento, tales como calderas, distintas clases de bombas, compresores, depuradoras de combustible, contra incendios, etc.

Diariamente en la mar, antes de finalizar la jornada de trabajo, dará cuenta al Primer Oficial de los trabajos realizados y recibirá instrucciones para el día siguiente. En puerto las instrucciones se recibirán al comenzar la jornada.

Si a juicio del Oficial de Guardia, y ante causas justificadas como enfermedades de familiares, gestiones personales auténticas y urgentes, es necesario, tendrá obligación de montar guardia normal.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las Normas en Materia de Seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de persona y bienes.

OPERARIO MECANICO

Dependerá del Primer Oficial de Máquinas, aún cuando en determinadas circunstancias podrá recibir instrucciones de otro oficial.

Su jornada será la establecida en Convenio Colectivo.

Esta obligado a conocer, manejar y mantener las máquinas-herramientas de que disponga el buque.

Atenderá todos los trabajos mecánicos, manuales, de soldadura eléctrica o autogena, etc.

Es de su obligación el ordenamiento del taller mecánico y pañol. Tendrá en su poder la llave de éste, que entregará al Oficial de Guardia cuando se ausente.

Informará al Primer Oficial de Máquinas de los requerimientos de material y herramientas que necesite o considere puede necesitar.

Estará obligado a realizar los trabajos de su especialidad que con carácter diario o de periodicidad le sean asignados por el Jefe del Departamento.

Diariamente, en la mar, antes de finalizar la jornada dará cuenta al Primer Oficial de los trabajos realizados y recibirá instrucciones para el día siguiente. En puerto, las instrucciones se recibirán al comenzar la jornada.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las Normas en Materia de Seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de persona y bienes.

ELECTRICISTA

Depende del Primer Oficial de Máquinas, aún cuando en determinadas circunstancias podrá recibir instrucciones de otro Oficial.

Su jornada será la establecida en Convenio Colectivo.

Esta obligado a conocer, manejar y mantener el cuadro eléctrico principal y accesorios, cuadro de emergencia, situación de línea, interruptores y conmutadores de las mismas, paneles de distribución y alumbrado, generadores, motores, sistemas y equipos de comunicaciones interiores y demás aparatos eléctricos de que disponga el buque, y los electrónicos concernientes a su Departamento.

Conocerá el funcionamiento y manejo de los aparatos de medida, voltímetro, amperímetro, Megger, etc., así como el sistema de instalación de voltímetros, amperímetros, etc., en el cuadro principal y secundarios y bobinado de motores y accesorios.

Deberá conocer el sistema de arranque de los motores eléctricos y mecánica de funcionamiento de contactores del equipo de arranque.

Informará al Primer Oficial de Máquinas de los requerimientos de material y herramientas que necesite o considere puede necesitar.

Estará obligado a realizar los trabajos de su especialidad que con carácter diario o de periodicidad le sean asignados por el Jefe del Departamento.

Se encargará de la recepción y control de todos los respetos, pertrechos y materiales relacionados con su cometido, así como de la adecuada colocación y conservación en el lugar destinado a su almacenamiento.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las Normas en Materia de Seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de persona y bienes.

BOMBERO

Dependerá a efectos de mantenimiento del Primer Oficial de Máquinas, y a efectos de operaciones del Primer Oficial de Cubierta.

Cuando trabajen dos bomberos conjuntamente, los trabajos serán dirigidos por el de más antigüedad en el cargo.

Tendrá a su cargo el manejo y entretenimiento de los equipos de carga, lastre y limpieza de tanques y aguada, así como atender a las operaciones de carga, descarga, lastre, deslastre, limpieza de tanques, degasificación, transvases y limpiezas con crudo.

Su horario de trabajo será el siguiente :

En la mar

Su jornada será la establecida en el Convenio Colectivo. Cuando se efectúen operaciones, el régimen de trabajo será similar al de puerto operando.

En puerto o terminales de carga/descarga

a) Estará a doce horas de guardia siempre que se efectúen operaciones.

El Primer Oficial de Cubierta le entregará instrucciones escritas sobre las operaciones a realizar, debiendo informar al Oficial de Guardia de la marcha de las mismas, así como de cualquier avería o dificultad que pueda ocurrir, con objeto de que éste le ordene las medidas y operaciones a efectuar.

Comprobará y facilitará las conexiones de las mangueras de carga y consumo, y en aquellos terminales o instalaciones en que no sean conectadas por el personal de dichos terminales, efectuará las conexiones junto con el personal de cubierta que se designe.

Será el encargado de engrase de molinetes, maquinillas y elementos en cubierta del sistema de carga.

Realizará los trabajos de fontanería de a bordo.

Acudirá a las maniobras con el personal de cubierta.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las Normas en Materia de Seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

EN BUQUES TIPO MAR LUCIA Y MAR REBECA

Dependerá del departamento de cubierta.

COCINERO

Depende directamente del Primer Oficial de Cubierta y es responsable de la confección y servicio de comidas, limpieza y saneamiento de los espacios asignados al mismo.

Su horario de trabajo será de 09:00 a 13:00 y de 16:00 a 20:00. A efectos de organización de este trabajo, se redactarán instrucciones concretas.

Se hace responsable ante el Capitán de la administración de los viveres y ante el Primer Oficial de la eficiencia de su departamento.

El Cocinero es responsable de la custodia de las llaves de los pañoles, gambuzas, cámaras frigoríficas, etc. No hará entrega de estas llaves a otras personas que no sea el Capitán, Oficiales de guardia y Ayudantes de Cocina. Este último le sustituirá a todos los efectos durante su ausencia de a bordo.

Es responsable ante el Primer Oficial de Cubierta del estado de limpieza de la cocina, gambuzas, frigorífico, excepto los filtros de la cocina que serán competencia del departamento de máquinas. Diariamente comprobará la temperatura de los frigoríficos, informando al Primer Oficial de Máquinas de las lecturas e irregularidades que observe.

Deberá facilitar al Ayudante de Cocina la lista de la comida a preparar con tiempo suficiente para su puesta a punto.

Los menús serán confeccionados por el Cocinero, teniendo en cuenta las zonas de navegación del buque, entregando dicho menú al Primer Oficial de Cubierta.

El horario de comida será el siguiente:

Desayuno: de 07:30 a 08:30 y de 08:30 a 09:30
Almuerzo: de 11:00 a 12:00 y de 12:00 a 13:00
Cena : de 18:00 a 19:00 y de 19:00 a 20:00

Estas horas se respetarán imperativamente reservándose el segundo turno para los salientes de guardia.

Por causa de carácter operativo, tales como maniobras de atraque y desatraque, u otras causas que lo aconsejen, el Capitán, podrá modificar la programación de las horas citadas, lo que se notificará al Cocinero con tiempo suficiente.

La lista de pedido de provisiones será confeccionada por el Cocinero y presentada al Primer Oficial.

Supervisará la entrega de provisiones y su colocación en los lugares asignados, comprobando calidades y cantidades según albarán de entrega del cual conservará una copia.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las Normas en Materia de Seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En los buques MAR REBECA Y MAR LUCIA realizará todos los trabajos de la cocina.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia ó peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

AYUDANTE DE COCINA

Depende directamente del Cocinero. Hará el pan, preparará los desayunos y elaborará y preparará las comidas ayudando al Cocinero.

Su horario de trabajo será de 06:00 a 12:00 y de 17:00 a 19:00. A efectos de organización de este trabajo, se redactarán instrucciones concretas.

Ayudará al Cocinero en la confección de los menús, teniendo en cuenta las provisiones disponibles y el clima.

Auxiliará al Cocinero en la tareas inherentes a la manipulación del género en frigoríficos, gambuzas, etc.

Colaborará en la limpieza de la cocina, gambuzas, frigoríficos y enseres de cocina y en la preparación de todos los alimentos necesarios para la elaboración de la comida.

Ayudará al Cocinero en la recepción de la provisión de boca y fonda.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de la Normas en Materia de Seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia ó peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

MARINERO

Estará a las órdenes inmediatas del Contramaestre para la ejecución de los trabajos de su competencia, excepto el que esté de guardia que estará a las órdenes del Oficial correspondiente.

Realizarán las faenas propias de la manobra del buque, en las entradas y salidas de puerto, y efectuarán guardias de timón, vigía, retén de puente, guardias de portalón, etc.

Tres Marineros montarán guardia, uno en cada guardia, dependiendo directamente del Oficial responsable de la misma. Navegando durante el día, siempre que las situaciones y condiciones de navegación lo permitan y un Alumno monte guardia con el Oficial de turno, en Marinero de guardia podrá ir a trabajar a cubierta de acuerdo con la norma 11 de IMO.

Mantendrán en buen estado de limpieza el puente y sus dependencias y radiotelegrafía si se encuentran en la misma cubierta. Estas labores se podrán realizar de lunes a sábados mediodía, excluyendo festivos.

En puerto harán guardia de portalón principalmente, atendiendo los cabos de amarre, anclas en fondeadero, vigilancia en las conexiones de mangueras y ayudarán, si fuera necesario, en operaciones de carga, descarga, lastres, deslastres, etc. Asimismo, participarán en la conexión/desconexión de mangueras de carga y combustibles en los puertos ó terminales donde así lo exijan las normas de los mismos. No abandonarán la guardia, excepto en los casos que se lo ordene el Oficial responsable de ello.

En el caso de que el puerto lo exija ó las circunstancias lo requieran reforzarán las guardias.

El horario de los Marineros no sujeto a guardias será el establecido en el Convenio Colectivo.

Efectuarán las faenas propias de la manobras del buque en las entradas y salidas del puerto, trabajos de conservación en cubierta, costados, superestructuras (cuando las condiciones de seguridad lo permitan), tanques y compartimentos ó lugares que dependan del departamento de cubierta, e igualmente atenderá el pintado del departamento de fonda, cuando sea requerido para ello.

Atenderá el mantenimiento y conservación de los palos, jarcias, chimeneas, etc.

Auxiliará en el baldeo, limpieza y desgasificación de tanques.

Efectuará la limpieza, de tanque, extracción de sedimentos, etc. cuando sea preciso, salvo que por sus condiciones físicas no pueda trabajar en el interior de los tanques.

Participará en el embarque y desembarque de provisiones, respetos, aceites, etc. Excepto en condiciones anormales no se prolongará la jornada para estos cometidos.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia ó peligro se requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

ENGRASADOR

Estará a las órdenes inmediatas del Calderero para la ejecución de los trabajos de su competencia que se le asigne, excepto el que esté de guardia que estará a las órdenes del Oficial correspondiente.

Los Engrasadores de día tendrán la jornada establecida en el Convenio Colectivo y efectuarán los trabajos de limpieza, conservación mantenimiento de todos y cada uno de los elementos y espacios integrantes de la sala de Máquinas, y de los que esté adscritos al Departamento, debiendo ayudar en la ejecución de los trabajos de mantenimiento, reparación y limpieza de clarificadores.

Deberá conocer los aparatos en funcionamiento y su régimen normal de trabajo, así como los distintos tanques de combustible, aceites, agua y los sistemas de trasego, achique de sentinas, etc.

Conocerá, atenderá y manejará los equipos de producción de vapor, caldera, caldereta, tuberías, bombas, válvulas, etc.

Conocerá también los diferentes aparatos indicadores, manómetros, vacuómetros, pirómetros, termómetros, sondas, etc. Y sus valores medios en régimen normal de trabajo.

Ayudará a la recepción de provisiones, respetos y materiales.

Atenderá la guardia que pueda haberle sido asignada, cumpliendo las obligaciones generales y específicas de su cometido, como son, engrase de balancines, achique de sentinas, relleno de aire de botellas, puesta en servicio y parada de los equipos que a juicio del Oficial de guardia sea ó no necesario su funcionamiento.

Efectuará las limpiezas propias del derrame de la guardia, que puedan ser causas de accidente, así como la de los filtros, sala de control, mecheros, cañas de soplado, etc., siendo prioritario la atención a la guardia y la seguridad.

Cuando las guardias fueran de ocho horas y coincidentes con los horarios de comidas, el personal componente de cada guardia se aneglará de forma que pueda asistir a las comidas.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia ó peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

En buques tipo MAR LUCIA Y MAR REBECA

Realizarán la toma de combustible y podrán estar al régimen de UMS según órdenes del Primer Oficial de Máquinas.

CAMARERO

Dependerá del Primer Oficial de Cubierta, quien distribuirá los trabajos a cada uno de forma que se alcance el mayor grado de racionalización del trabajo que compartan.

Su horario será:

Buques con un Camarero: de 08:00 a 13:00 y de 17:00 a 20:00

Buques con dos Camareros:

Nº 11 de 07:00 a 12:00 y de 17:00 a 20:00

Nº 21 de 08:00 a 13:00 y de 16:00 a 19:00

Tendrán a su cargo el cuidado y limpieza de los alojamientos y servicios de la oficialidad, camarotes del Armador, Practico y de respeto, telegrafía (cuando no se encuentre en la cubierta del puente), comedor y oficinas, salones, biblioteca, oficinas, enfermería, aseos, lavandería (excepto la general), etc. Asimismo atenderá a la limpieza de pasillos y escaleras de las cubiertas interiores.

Atenderá y servirá a los comedores de Oficiales y se encargará de la limpieza de la vajilla correspondiente.

Dará cuenta al Primer Oficial de Cubierta de cualquier pérdida ó rotura que sufra la vajilla, cristalería, cubtería, mantelería, etc.

Cuando el Capitán Jefe de Máquinas ó Oficiales tengan algún familiar acompañante queda exento del cuidado de los camarotes de quienes estén acompañados.

Ayudará a meter las provisiones de fonda y su colocación en la gambusa. Podrá ser autorizado por el Cocinero para retirar los víveres de los armarios frigoríficos.

Entregará los vales de consumo de Oficiales al Oficial Radiotelegrafista.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las Normas en Materia de Seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia ó peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

CAMARERO DE TRIPULACION

Pertenece al Departamento de Fonda, dependiendo, consecuentemente del Primer Oficial de Cubierta. Limpiará pasillos, escaleras, aseos, WC, oficinas, comedores y salas de estar de Maestranza y Subalternos. Mantendrá en estado de utilización los camarotes de Subalternos y Maestranza vacíos.

Será el encargado de entregar, recoger y contabilizar semanalmente la ropa de cama y aseo del personal de Maestranza y Subalternos.

Su horario será de 08:00 a 13:00 y de 17:00 a 20:00.

Montará las mesas y pondrá sobre estas las fuentes con los alimentos.

Limpiará los utensilios utilizados en las comidas.

Será su obligación acudir a las maniobras cuando se requiera su presencia sin menos cabo de sus funciones específicas de Camarero, que tendrán absoluta prioridad.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las Normas en Materia de Seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia ó peligro, requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

MOZO DE CUBIERTA

Estará a las órdenes directas del Contramaestre. Ejecutará todos los trabajos propios de la cubierta y ayudará, de ser necesario, a los Bomberos en lestrres/deslestrres, cargas/descargas, limpiezas, etc.

Su jornada de trabajo será la establecida en el Convenio Colectivo.

Siempre que sea requerido dentro de su jornada de trabajo por el Primer Oficial de Cubierta ó Contramaestre para efectuar trabajos que tiendan a su formación profesional, deberá acudir obligatoriamente a ellos. Estos trabajos serán timón, caballería, etc.

Tendrá obligación de montar guardias si son reforzadas.

Si a juicio del Oficial de Guardia, y ante causas justificadas como enfermedades de familiares, gestiones personales auténticas y urgentes, etc., es necesario, tendrá obligación de montar guardias normales. Si esta guardia excediera de cuatro horas, se cobrará el día en superior categoría.

Efectuará la limpieza de tanques, extracción de sedimentos, etc. cuando sea preciso, salvo que por sus condiciones físicas no pueda trabajar en el interior de los tanques.

Participará en el embarque y desembarque de provisiones, respetos, aceites, etc. Excepto en condiciones anormales, no se prolongará la jornada para estos cometidos.

Participará en la conexión/desconexión de mangueras de carga y combustible en los puertos y terminales donde así lo exijan las normas de los mismos.

En los buques donde no hubiera Camarero de Tripulación, asumirá las faenas de limpieza y las de reparo de ropa, servicios de mesas y lavado de enseres de comedores.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las Normas en Materia de Seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia ó peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

24869 *ORDEN de 9 de octubre de 1990 por la que se homologa un contrato-tipo de compraventa de leche de vaca con destino a la elaboración de queso «Mahón», con denominación de origen, que regirá durante la campaña 1990-1991.*

Ilmo. Sr.: De conformidad con la propuesta elevada por la Dirección General de Política Alimentaria, relativa a la solicitud de homologación de un contrato-tipo de compraventa de leche de vaca con destino a la elaboración de queso «Mahón», con denominación de origen, formulada por «Cooperativa Insular Ganadera de Menorca» (COINGA), acogiendo a los requisitos previstos en el Real Decreto 2556/1985, de 27 de diciembre, así como los de la Orden de 9 de enero de 1986, con el fin de garantizar las relaciones contractuales que se establezcan, dispongo:

Artículo 1.º Se homologa según el régimen establecido en el Real Decreto 2556/1985, de 27 de diciembre, el contrato-tipo cuyo texto figura en el anexo de esta disposición.

Art. 2.º La vigencia de la homologación del presente contrato-tipo se extenderá hasta el 31 de marzo de 1991.

DISPOSICION FINAL

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 9 de octubre de 1990.

ROMERO HERRERA

Ilmo. Sr. Director general de Política Alimentaria.