

Categoría	Días	Jornada nocturna	Compl.	Media	Períod.	Hora Dpt.	Hora Extra
<b>PERSONAL OPERARIO</b>							
<b>Subgrupo I</b>							
Primera nivel A	284	1.183	6.062	1.877	5.882	1.168	2.039
Primera nivel B	284	1.124	6.062	1.877	5.882	1.099	1.922
Segunda nivel A	284	1.062	6.062	1.877	5.882	1.042	1.824
Segunda nivel B	284	1.023	6.062	1.877	5.882	1.003	1.756
Tercera-Ayudantes	284	994	6.062	1.877	5.882	972	1.706
Ayudante 4º.	284	972	6.062	1.877	5.882	954	1.667
<b>Subgrupo II</b>							
Primera-Enc Peones	284	1.023	6.062	1.877	5.882	1.003	1.756
Segunda-Peón Esp.	284	972	6.062	1.877	5.882	954	1.667
Limpieza J.C	284	972	6.062	1.877	5.882	954	1.667
Limpieza J.S.H.	284	972	6.062	1.877	5.882	954	1.667
Limpieza J.S.H.	284	972	6.062	1.877	5.882	954	1.667
Limpieza J.2.H.	284	972	6.062	1.877	5.882	954	1.667
Limpieza J.1.H.	284	972	6.062	1.877	5.882	954	1.667

ANEXO III

SERVICIO DE RETENES

Categoría	Días Labor.	Días Desc.	Jornada	Horas Trabaja.
<b>PERSONAL TÉCNICO</b>				
Primera Sup. Especial	2.856	6.363		
Primera Sup. Primera	2.981	4.683		
Primera Sup. Segunda	1.831	4.117		
Segunda nivel A	1.701	3.829	2.563	2.563
Segunda nivel B	1.609	3.620	2.472	2.472
Tercera nivel A	1.494	3.363	2.250	2.250
Tercera nivel B	1.451	3.265	2.184	2.184
Cuarta nivel A	1.395	3.139	2.101	2.101
Cuarta nivel B	1.355	3.048	2.039	2.039
Quinta	1.245	2.801	1.877	1.877
<b>PERSONAL ADMINISTRATIVO</b>				
<b>Subgrupo I</b>				
Primera Sup. Especial	2.856	6.363		
Primera Sup. Primera	2.981	4.683		
Primera Sup. Segunda	1.831	4.117		
Segunda nivel A	1.701	3.829	2.563	2.563
Segunda nivel B	1.609	3.620	2.472	2.472
Tercera nivel A	1.494	3.363	2.250	2.250
Tercera nivel B	1.451	3.265	2.184	2.184
Cuarta nivel A	1.395	3.139	2.101	2.101
Cuarta nivel B	1.355	3.048	2.039	2.039
Quinta	1.245	2.801	1.706	1.706
<b>Subgrupo II</b>				
Especial	1.365	2.621	1.756	1.756
Primera	1.285	2.621	1.756	1.756
Segunda	1.133	2.547	1.706	1.706
Lector A	1.210	2.721	1.824	1.824
Lector B	1.165	2.621	1.756	1.756
Lector C	1.132	2.547	1.706	1.706
Tercera	1.108	2.491	1.667	1.667
<b>PERSONAL OPERARIO</b>				
<b>Subgrupo I</b>				
Primera nivel A	1.355	3.048	2.039	2.039
Primera nivel B	1.278	2.832	1.922	1.922
Segunda nivel A	1.279	2.721	1.824	1.824
Segunda nivel B	1.165	2.621	1.756	1.756
Tercera-Ayudantes	1.132	2.547	1.706	1.706
Ayudante 4º.	832	1.870	1.567	1.567
<b>Subgrupo II</b>				
Primera-Enc Peones	1.165	2.621	1.756	1.756
Segunda-Peón Esp.	1.108	2.491	1.667	1.667
Limpieza J.C	1.108	2.491	1.667	1.667
Limpieza J.S.H.	832	1.870	1.567	1.567
Limpieza J.S.H.	832	1.870	1.567	1.567
Limpieza J.2.H.			1.667	1.667
Limpieza J.1.H.			1.667	1.667

24475

RESOLUCION de 24 de septiembre de 1991, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Convenio Colectivo de la Empresa «Lineas Marítimas Españolas, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Lineas Marítimas Españolas, Sociedad Anónima», que fue suscrito con fecha 22 de julio de 1991, de una parte, por miembros del Comité de Empresa

de la citada razón social, en representación del colectivo laboral afectado, y de otra, por la Dirección de la Empresa, en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo.

Esta Dirección General acuerda:

Primero.-Ordenar la inscripción del citado Convenio Colectivo en el correspondiente Registro de este Centro directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

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

Madrid, 24 de septiembre de 1991.-La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «LINEAS MARITIMAS ESPAÑOLAS, SOCIEDAD ANONIMA»

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*-El presente Convenio Colectivo tiene ámbito de Empresa y regula las condiciones económicas y de trabajo entre «Lineas Marítimas Españolas, Sociedad Anónima» y el personal de su plantilla de flota comprendido en la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante (OTMM).

No se aplicará este Convenio para el personal de inspección o el de flota que preste servicios permanentes en tierra, adscrito a cualquier Departamento de la Empresa.

Art. 2.º *Vigencia.*-El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1991 y su vigencia será de un año, quedando prorrogado por periodos anuales sucesivos de no haberse denunciado por alguna de las partes firmantes, con una antelación de tres meses anteriores a su vencimiento.

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

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

Art. 4.º *Prórroga y denuncia.*-Será prorrogado por espacios sucesivos de un año, si no es denunciado por alguna de las partes contratantes.

Podrá ser denunciado por cualquiera de las partes durante los tres últimos meses antes de su vencimiento.

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

Art. 6.º *Imprevistos Convenio.*-En todo lo no previsto en este Convenio seguirán aplicandose las condiciones de trabajo vigentes en cada momento en la Empresa, remitiéndose para lo no establecido en las mismas a la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, así como al conjunto de las disposiciones legales vigentes que configuran las relaciones laborales del Estado español y Estatuto de los Trabajadores.

Art. 7.º *Periodo de prueba.*- Toda admisión de personal fijo, para las actividades comprendidas en este Convenio, se considerará provisional durante el periodo de prueba, variables con arreglo a la labor a que el tripulante se dedique, que no podrá ser superior al que establece la escala siguiente:

- a) Titulados: Tres meses trabajo efectivo.
- b) Maestranza y subalternos: Dos meses trabajo efectivo.

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

En caso de que el periodo de prueba expire en el curso de una travesía, éste se considerará prorrogado hasta que el buque toque puerto, pero la voluntad por parte del Armador de rescindir el contrato de trabajo por no superar el periodo de prueba deberá ser notificada al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado en el párrafo anterior de este artículo. En caso contrario, se considerará al tripulante como fijo de plantilla. En el caso de que expire por voluntad del tripulante y ello ocurra en viaje o puerto extranjero, se considerará prorrogado hasta el puerto español y si el tripulante opta por desembarcar en puerto extranjero, el traslado será por cuenta del mismo.

Concluido a satisfacción de ambas partes el periodo de prueba, el tripulante pasará a figurar en la plantilla de personal fijo en la Empresa,

y el tiempo prestado durante dicha prueba le será computado a efectos de antigüedad.

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

Una vez finalizado el periodo de prueba o con la llegada del buque a puerto, los gastos de viaje y dietas hasta el puerto de embarque serán por cuenta de la Empresa.

Las bajas por enfermedad o accidente interrumpen el periodo de prueba de conformidad con la legislación vigente.

Art. 8.º *Interinaje y personal eventual.*—De acuerdo con el Estatuto de los Trabajadores o norma legal y no pactada.

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

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

b) El desempeño de este puesto durante un periodo superior a noventa días continuados, o ciento ochenta discontinuos dentro del año, dará derecho a consolidar este puesto.

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

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

Art. 10. *Comisión de servicio.*—Se entiende por comisión de servicio la misión profesional a realizar por cualquier tripulante por orden de la Empresa en cualquier lugar.

Se considerarán las situaciones siguientes:

- Preparación y discusión de Convenios.
- Transbordo a petición de la Empresa.
- En cualquier otro caso por deseo expreso de la misma.

Durante el tiempo que el tripulante esté en esta situación, devengará el sueldo más beneficios recibidos el último mes embarcado y vacaciones a régimen de mar.

Si el tripulante realizara la comisión de servicio fuera de su domicilio, tendrá derecho a lo indicado en este artículo y referente a los desplazamientos a lo reseñado en el artículo 17 de este Convenio.

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

No obstante, se acuerdan dos situaciones de transbordo:

- Por necesidad del servicio.
- Por iniciativa del tripulante.

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

Art. 12. *Expectativa de embarque en el domicilio.*—Se considera expectativa de embarque la situación del tripulante que se halla en su domicilio, procedente de una situación diferente a la de embarque o de comisión de servicio, disponible y a órdenes de la Empresa. La expectativa de embarque durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio para entrar en situación de «Servicio a la Empresa».

En ningún caso se podrá mantener al tripulante por un tiempo superior a veinticinco días, pasando a partir de este momento a situación de comisión de servicio.

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

Art. 13. *Licencias:*

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

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

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

c) Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias corresponderán por cuenta del peticionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y la del apartado 2 b) y d) que correrán a cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarque y reembarque a todos los

puertos de Europa, mar Mediterráneo, mar Negro y los puertos de África, hasta el paralelo de Noadibou (Port Etienne). No obstante quedan excluidos de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos.

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

Causa	Días
1. Matrimonio .....	25
2. Nacimiento hijos .....	20
3. Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos, hasta .....	15
4. Muerte cónyuge e hijos .....	16
5. Muerte padres y hermanos .....	15

No obstante estos plazos, y atendiendo a las excepcionales circunstancias que puedan concurrir en algunas situaciones justificadas, la Empresa concederá los días necesarios, siempre y cuando sea compatible con el servicio, a excepción de las causas 3.ª, 4.ª y 5.ª.

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

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

Las licencias se empezarán a contar desde el día siguiente al de desembarcar.

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

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

Antigüedad mínima: Un año y medio.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribuida una sola vez.

Vinculación a la Naviera: Según lo dispuesto en la OTMM, salvo caso de resarcimiento.

Peticiones máximas: 6 por 100 de los puestos de trabajo de cada categoría.

Mensualmente se enviará justificación de asistencias expedida por la Escuela, para tener derecho a la retribución.

b) Cursillos de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales:

Antigüedad mínima: Sin limitación.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribuida una sola vez.

c) Cursillos de perfeccionamiento y capacitación profesional de tripulantes y adecuados a los tráficos específicos de cada Empresa:

Antigüedad mínima: Un año.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Una sola vez.

Vinculación a la Empresa: Un año.

Peticiones máximas: 6 por 100 de los puestos de trabajo.

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

Si los tripulantes se integran a cualquiera de los cursos durante las vacaciones, éstas quedarán interrumpidas.

Una vez finalizado el curso, seguirá el disfrute de las mismas.

d) Cursillos por necesidad de la Empresa:

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

Licencias para asuntos propios:

Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora por un periodo de hasta seis meses, que podrán concederse por el Naviero.

La Empresa informará al Comité de Empresa los permisos efectuados.

Art. 14. *Excedencia voluntaria.*—Puede solicitarla cada tripulante que cuente, al menos, con dos años de antigüedad en la Empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los treinta días siguientes a la fecha de presentación.

El plazo mínimo para la excedencia será de seis meses y el máximo de cinco años.

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

Si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se le concedió la excedencia, no solicitase su reintegro en la Empresa, causará baja definitiva en la misma. Si solicitase el reintegro, éste se efectuará tan pronto exista vacante de su categoría.

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

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

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

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

Todos los buques componentes de la flota estarán obligados a tener el Cuadro Orgánico totalmente actualizado, de acuerdo con su Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas.

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

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

Art. 16. *Escalafón.*

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

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

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

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

Se percibirán dietas en los siguientes casos:

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

La dieta en territorio nacional vendrá integrada por el conjunto de los siguientes conceptos y valores: Se considerarán dietas enteras o medias dietas, 7.776 pesetas y 3.888 pesetas, respectivamente, y en este último caso cuando no se pernocte.

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

La Empresa abonará los gastos de viaje eligiendo el tripulante el medio de transporte más idóneo, adecuado y directo, quedando excluidos los taxis de alquiler de largo recorrido, los coches de alquiler y las clases de lujo. Para los taxis de largo recorrido se considerará como tal las distancias superiores a 30 kilómetros.

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

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

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

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

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

No se percibirá dieta alguna cuando la llegada al buque o a la residencia se produzca antes de las doce horas y el viaje haya durado menos de cuatro horas o la distancia recorrida sea inferior a 100 kilómetros.

Art. 18. *Manutención.*—La manutención será abonada por la Empresa y controlada, tanto en cantidad como en calidad, por una Comisión de tres miembros, siendo rotativa el desempeño de la misma,

con un máximo de treinta días, procurando que sea uno de cada categoría y el Capitán del buque. La elección de estos miembros se realizará por la dotación del buque mediante votación de la que se levantará acta y se entregará al Capitán.

La Comisión será la encargada del exacto cumplimiento de las normas sobre manutención, y sus funciones serán las de vigilar que la manutención sea variada, sana y abundante, bien condimentada y apropiada en cada caso a la navegación del buque.

Controlar los pedidos, las facturas y realizar inventario de peso y calidades.

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

Vigilar que los frigoríficos a disposición de los tripulantes contengan un surtido de alimentos básicos durante la noche, tales como queso, leche, embutidos, galletas, mantequilla, etc.

Elaboración de minutas.

Información de la cocina del número exacto de comensales.

Todo tripulante que acredite encontrarse a régimen se le deberá elaborar la comida adecuada a su tratamiento con cargo a la Empresa.

La subvención será por administración, vigilada por la Comisión. Siempre y cuando la tripulación, con el visto bueno del Capitán, considere que el provisionista no se atiene a su cometido, con relación a calidades y precios, ésta tendrá libertad para efectuar su cambio a otro provisionista, previa comunicación a la Empresa.

Los festivos que el buque permanezca en puerto y que no tenga actividad en el servicio de cena se dará menú frío.

Ninguno de los cometidos citados devengarán horas extraordinarias.

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

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

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

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

Durante la vigencia del presente Convenio se mantendrá la misma distribución en el sistema de trabajo que actualmente.

Art. 21. *Incremento salarial.*—El salario profesional será incrementado en el 8 por 100 desde el día 1 de enero de 1991.

Art. 22. *Materia salarial.*—Salario profesional: Es el importe que para cada categoría figura en la tabla salarial adjunta y que corresponde al pago de la jornada laboral establecida en el artículo 20 de este Convenio.

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

Todo tripulante que lo desee podrá domiciliar su nómina en el banco.

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

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

Estas pagas se abonarán, una el 15 de julio y la otra el 15 de diciembre.

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

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

- 1.º Los trabajos de fondeo, atraque, desatraque, enmendadas previstas, apertura y cierre de las escotillas y arranche.
- 2.º En la mar, siempre que las necesidades de la navegación lo exijan para llevar a buen fin el viaje iniciado por el buque y en puerto cuando la programada salida del buque lo requiera.
- 3.º Atención a la carga y a las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y descarga. En estos casos se utilizará el personal estrictamente necesario.
- 4.º Aprovisionamiento, siempre y cuando por tener el buque que zarpar inmediatamente, y no pueda realizarse en jornada normal.
- 5.º Atención de autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.

Se computarán como horas extraordinarias, aunque se efectúen fuera de la jornada normal, las realizadas en los siguientes casos:

- a) Cuando las ordene el que ejerza el mando del buque para socorrer a otros barcos o personas en peligro, sin perjuicio de los derechos que la legislación reconoce a las tripulaciones en los casos de hallazgo o salvamento.

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

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

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

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

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

Art. 26. *Vacaciones.*—Serán de sesenta y tres días de vacaciones cada ciento quince de embarque ininterrumpido. Pasando a ser sesenta y seis días por cada ciento diez de embarque ininterrumpido a partir del 1 de enero de 1992.

Se acuerda un periodo de flexibilidad de cinco días. Bajo ningún concepto se podrá tener embarcado al tripulante una vez agotado el periodo de flexibilidad.

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

La tripulación y Empresa se comprometen a hacer cumplir el disfrute de las vacaciones en cada periodo, o perder el disfrute de las mismas.

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

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

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

El mismo día en que cause alta, el tripulante comunicará a la Empresa el evento, debiéndose realizar la comunicación por teléfono y ratificarla posteriormente por telegrama.

Durante los primeros cuarenta y cinco días de baja por enfermedad común la Empresa abonará la diferencia hasta el 100 por 100 del salario profesional.

Art. 28. *Mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas.*—Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías, conceptuadas como peligrosas conforme a lo indicado en el presente artículo, tendrán derecho a percibir una remuneración en función del incremento del riesgo a que están expuestos y conforme se establece en este mismo artículo. Todo ello sin perjuicio de las medidas de seguridad a tomar durante la carga, transporte y descarga de dichas mercancías conforme a las disposiciones legales al respecto y a la consideración de la IMCO, según tabla adjunta.

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

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

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

Si considerando las mercancías por separado, la remuneración fuera superior, se estará a esto último.

**Grupo de peligrosidad:**

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

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

Grupo «A»: Mercancías reseñadas como pertenecientes a:  
Explosivos: Clase 1, División 1-1. Grupo compatibilidad A al F.  
Infecciosos: Clase 6-2.  
Radiactivos: Clase 7. Cuando de materiales radiactivos explosivos o de «acuerdos especiales» se trate.

**Grupo «B»:**

Explosivos:

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

Clase 1, División 1-2.

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

**Grupo «C»:**

Explosivos: Clase 1, División 1-3. Resto de mercancías no indicado en grupo B.

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

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

**Grupo «D»:** Líquidos inflamables con punto bajo de inflamación:

Clase 3-1.

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

**Grupo «E»:** Explosivos: Clase 1, División 1-4:

Líquidos inflamables con punto medio de inflamación.

Clase 3-2, cuando sean además mercancías tóxicas.

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

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

Grupo «G»: Clase 2, cuando sean tóxicas no inflamables.

Inflamables: Clase 3-3.

Tóxicos: Clase 6-1.

Grupo «H»: Sólidos inflamables espontáneamente: Clase 4-2, excepto número 5, ONU 1361, 1362, 1857, 1387;

Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

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

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

Grupo «K»: Sólidos inflamables en presencia de humedad:

Clase 4-3.

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

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

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

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

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

Art. 29. *Servicio del golfo de Guinea.*—Se estará a lo dispuesto en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante en su artículo 113.

Art. 30. *Navegación por zonas insalubres y epidémicas.*—Se considerarán puertos insalubres o epidémicos aquellos que así hayan sido declarados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) durante el tiempo en que haya estado vigente dicha declaración.

Las tripulaciones de los barcos que escalen dichos puertos, antepuertos, bahías o radas, o que deban realizar ascensiones o descensos por ríos de lugares declarados insalubres y epidémicos, además de la adopción de todos los medios preventivos precisos en orden a garantizar la sanidad a bordo, percibirán como compensación a la permanencia en dichos lugares durante la estancia un incremento del 50 por 100 sobre el salario profesional más trienios y horas extras.

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

Art. 31. *Zona de guerra.*—En caso de navegación por zona de guerra el tripulante cobrará el 200 por 100 de aumento en todos los conceptos. La Empresa suscribirá en este caso los siguientes seguros:

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

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

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

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

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

- 100.000 pesetas, por pérdida total.
- De 25.000 a 100.000 pesetas, por pérdida parcial.
- A juicio del Capitán, una vez oído el interesado.

En el caso de que por la Empresa se abone indemnización de vestuario o se faciliten uniformes, se deducirán las indemnizaciones por pérdida de equipaje en un 20 por 100.

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

Art. 33. *Familiares acompañantes.*—Todo el personal de flota puede solicitar de la Empresa directamente o a través del Capitán ser acompañado por la mujer y dos hijos mientras se encuentren embarcados.

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

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

Igualmente se acompañará certificado médico, actualizado cada año, al embarcar.

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

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

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

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

Se exigirá un orden según las peticiones de embarque.

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

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

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

Art. 34. *Puestos en tierra.*—La Empresa dará cargo preferentemente a los tripulantes fijos de su flota sobre el personal ajeno a ella, al objeto

de ocupar plazas en tierra. Ello siempre que los marinos reúnan las condiciones exigidas por la Empresa para ocupar las plazas. Dicha preferencia en el trato incluye la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

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

Art. 35. *Correspondencia.*—Los Capitanes deberán exponer en los tabloncillos de anuncios las direcciones postales de los consignatarios o agentes en los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente o indicar si el buque sale a órdenes.

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

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

Art. 36. *Aire acondicionado y calefacción.*—La Empresa se compromete a mantener en perfecto estado de funcionamiento, con el personal de a bordo que le corresponda, los servicios de aire acondicionado y calefacción existentes.

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

Art. 37. *Natalidad y matrimonio.*—El tripulante con una antigüedad no menor de dos años de servicio a la Empresa percibirá 16.200 pesetas por el nacimiento de cada hijo. Será requisito formal para el abono indicado la presentación del libro de familia.

El tripulante con una antigüedad no menor de dos años de servicio a la Empresa percibirá con carácter de gratificación 21.600 pesetas por contraer matrimonio. Siendo imprescindible para su cobro los mismos requisitos que en el apartado anterior.

Art. 38. *Préstamos.*—Se concederá hasta un máximo de cuatro mensualidades, a reintegrar 18 liquidaciones de haberes, de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante en su artículo 225.

Art. 39. *Seguro de accidentes.*—Aparte del seguro obligatorio de accidentes, y como complemento del mismo, la Empresa establece a su cargo y a favor de los tripulantes un seguro de accidentes, cubriendo los riesgos de muerte e invalidez absoluta en su actuación profesional, con los capitales asegurados siguientes:

- Por muerte: 3.000.000 de pesetas.
- Por invalidez total y absoluta: 5.000.000 de pesetas.

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

Art. 40. *Hora de salida.*—A la llegada del buque a puerto y dentro de la primera hora del comienzo de las operaciones de trabajo, por medio del tablón de anuncios, se comunicará a la tripulación una hora estimada de salida.

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

Art. 41. *Seguridad e higiene en el trabajo.*—Se procederá de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante y Estatuto de los Trabajadores.

La Empresa facilitará a los respectivos Delegados del Comité cuantas disposiciones adicionales se promulguen sobre el tema.

Art. 42. *Buques en dique.*—Cuando un buque, durante su estancia en dique, no disponga de las mismas condiciones higiénicas y sanitarias que navegando, se obligará a la Empresa que facilite alojamiento en tierra a los tripulantes que no dispongan de las condiciones que tienen navegando.

Art. 43. *Servicio de lanchas.*—Cuando el buque se encuentre fondeado habrá de poner a disposición de la tripulación un servicio de lanchas para ir a tierra.

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

Art. 44. *Servicios recreativos y culturales.*—La Empresa dotará a todos sus buques de dos aparatos de televisión y de dos videos, siendo por cuenta de la Empresa el mantenimiento, instalación y reparación.

Fondos culturales: La Empresa proporcionará la cantidad de 10.800 pesetas mensuales por buque, a fin de mantener un servicio de biblioteca y juegos recreativos.

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

Art. 45. *Ropa de trabajo y servicio de lavandería.*—La ropa de trabajo será abonada por la Empresa en nómina, ateniéndose a las normas de Seguridad e Higiene en el Trabajo, abonando la cantidad de 4.860 pesetas mensuales en los períodos de embarque.

El lavado de ropa de cama, toallas y servicios de fonda correrá a cuenta de la Empresa. Asimismo, la Empresa proveerá a cada buque de dos lavadoras para el lavado de los efectos personales de los tripulantes y de dos planchas.

Art. 46. *Alumnos.*—Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, con independencia de la ayuda familiar a que tuvieran derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación equivalente

al salario mínimo interprofesional por 12 mensualidades, en las que se encuentran incluidos y mejorados todos los actuales conceptos retributivos.

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

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

Art. 47. *Comisión Paritaria.*—Para interpretar y vigilar la aplicación del vigente Convenio se crea una Comisión Paritaria compuesta por igual número de miembros que la Comisión Negociadora, tanto por parte empresarial como social, estando esta última representada por el Sindicato Libre de la Marina Mercante.

Art. 48. *Reunión del Comité de Empresa.*—De acuerdo con lo establecido en el título segundo del Estatuto de los Trabajadores, de los derechos de representación colectiva y de reunión de los trabajadores de la Empresa.

Art. 49. *Actividad sindical.*—De acuerdo con el Estatuto de los Trabajadores o norma legal y no pactada, dictada en desarrollo de aquél y aplicable al sector de la Marina Mercante.

En relación con la representatividad alcanzada por los diferentes sindicatos en el Comité de Empresa, queda incorporado a este Convenio el texto de la Sentencia de 26 de diciembre de 1989 del Tribunal Supremo, Sala de lo Social, recurso 3.487/1988.

Art. 50. *Jubilación anticipada.*—Todo el personal que desee jubilarse anticipadamente y con una vinculación, como mínimo, de diez años, percibirá, independientemente de su liquidación correspondiente, la siguiente gratificación:

- A los cincuenta y cinco años: 1.300.000 pesetas.
- A los cincuenta y seis años: 1.100.000 pesetas.
- A los cincuenta y siete años: 900.000 pesetas.
- A los cincuenta y ocho años: 700.000 pesetas.

#### SALARIO PROFESIONAL. EJERCICIO 1991

Categoría	Pesetas
Capitán	246.230
1. <sup>er</sup> Oficial	201.279
2. <sup>o</sup> Oficial	187.858
3. <sup>er</sup> Oficial	173.099
Oficial Radio	187.858
Jefe de Máquinas	238.848
1. <sup>er</sup> Maquinista	201.279
2. <sup>o</sup> Maquinista	187.858
3. <sup>er</sup> Maquinista	173.099
Patrón Mayor	142.211
Patrón Cabotaje	130.249

Categoría	Pesetas
Mecánico Mayor	142.211
Mecánico 1. <sup>a</sup>	130.249
Mecánico 2. <sup>a</sup>	127.591
Contraaestre	116.070
Marinero preferente	110.030
Marinero ordinario	104.663
Mozo	100.638
Caldereteo	116.070
Engrasador	112.044
Limpiador	100.638
Cocinero	116.070
Marmitón	100.638
1. <sup>er</sup> Camarero	110.030
2. <sup>o</sup> Camarero	104.663

#### ANTIGÜEDAD. EJERCICIO 1991

Categoría	Valor trienio Pesetas
Capitán	12.311
1. <sup>er</sup> Oficial	10.064
2. <sup>o</sup> Oficial	9.393
3. <sup>er</sup> Oficial	8.655
Oficial Radio	9.393
Jefe de Máquinas	11.942
1. <sup>er</sup> Maquinista	10.064
2. <sup>o</sup> Maquinista	9.393
3. <sup>er</sup> Maquinista	8.655
Patrón Mayor	7.111
Patrón Cabotaje	6.512
Mecánico Mayor	7.111
Mecánico 1. <sup>a</sup>	6.512
Mecánico 2. <sup>a</sup>	6.380
Contraaestre	5.803
Marinero preferente	5.501
Marinero ordinario	5.233
Mozo	5.032
Caldereteo	5.803
Engrasador	5.602
Limpiador	5.032
Cocinero	5.803
Marmitón	5.032
1. <sup>er</sup> Camarero	5.501
2. <sup>o</sup> Camarero	5.233

#### HORAS EXTRAORDINARIAS. EJERCICIO 1991

Categoría	S/T. Pesetas	1.TRN Pesetas	2.TRN Pesetas	3.TRN Pesetas	4.TRN Pesetas	5.TRN Pesetas	6.TRN Pesetas
Capitán	2.080	2.246	2.426	2.620	2.830	3.056	3.301
1. <sup>er</sup> Oficial	1.581	1.708	1.844	1.992	2.151	2.323	2.509
2. <sup>o</sup> Oficial	1.469	1.586	1.713	1.850	1.998	2.158	2.331
3. <sup>er</sup> Oficial	1.354	1.463	1.580	1.706	1.843	1.990	2.149
Oficial Radio	1.469	1.586	1.713	1.850	1.998	2.158	2.331
Jefe de Máquinas	2.021	2.182	2.357	2.545	2.749	2.969	3.207
1. <sup>er</sup> Maquinista	1.581	1.708	1.844	1.992	2.151	2.323	2.509
2. <sup>o</sup> Maquinista	1.469	1.586	1.713	1.850	1.998	2.158	2.331
3. <sup>er</sup> Maquinista	1.354	1.463	1.580	1.706	1.843	1.990	2.149
Patrón Mayor	996	1.075	1.161	1.254	1.355	1.463	1.580
Patrón Cabotaje	934	1.009	1.090	1.177	1.271	1.373	1.483
Mecánico Mayor	996	1.075	1.161	1.254	1.355	1.463	1.580
Mecánico 1. <sup>a</sup>	934	1.009	1.090	1.177	1.271	1.373	1.483
Mecánico 2. <sup>a</sup>	902	974	1.052	1.136	1.227	1.325	1.431
Contraaestre	881	952	1.028	1.110	1.199	1.295	1.398
Marinero preferente	837	904	976	1.054	1.139	1.230	1.328
Marinero ordinario	812	877	947	1.023	1.105	1.193	1.289
Mozo	791	854	922	996	1.076	1.162	1.255
Caldereteo	881	952	1.028	1.110	1.199	1.295	1.398
Engrasador	859	927	1.001	1.082	1.168	1.262	1.362
Limpiador	791	854	922	996	1.076	1.162	1.255
Cocinero	881	952	1.028	1.110	1.199	1.295	1.398
Marmitón	791	854	922	996	1.076	1.162	1.255
1. <sup>er</sup> Camarero	837	904	976	1.054	1.139	1.230	1.328
2. <sup>o</sup> Camarero	812	877	947	1.023	1.105	1.193	1.289



TABLAS HORAS EXTRAS SÁBADOS, DOMINGOS  
Y FESTIVOS. EJERCICIO 1991

Categoría	Valor hora Pesetas
Capitán .....	848
1. <sup>er</sup> Oficial .....	693
2. <sup>o</sup> Oficial .....	647
3. <sup>er</sup> Oficial .....	596
Oficial Radio .....	647
Jefe de Máquinas .....	822
1. <sup>er</sup> Maquinista .....	693
2. <sup>o</sup> Maquinista .....	647
3. <sup>er</sup> Maquinista .....	596
Contramaestre .....	400
Marinero .....	379
Mozo .....	346
Calderero .....	400
Engrasador .....	386
Limpiador .....	346
Cocinero .....	400
Marmitón .....	346
Camarero .....	379

HORAS EXTRAS FORFAIT. EJERCICIO 1991

Categoría	Número horas Pesetas
Capitán .....	-
1. <sup>er</sup> Oficial .....	33
2. <sup>o</sup> Oficial .....	28
3. <sup>er</sup> Oficial .....	25
Oficial Radio .....	25
Jefe de Máquinas .....	-
1. <sup>er</sup> Maquinista .....	33
2. <sup>o</sup> Maquinista .....	28
3. <sup>er</sup> Maquinista .....	25
Patrón Mayor .....	25
Patrón Cabotaje .....	25
Mecánico Mayor .....	25
Mecánico 1. <sup>a</sup> .....	25
Mecánico 2. <sup>a</sup> .....	25
Contramaestre .....	30
Marinero .....	28
Mozo .....	28
Calderero .....	25
Engrasador .....	25
Limpiador .....	25
Cocinero .....	33
Marmitón .....	25
Camarero .....	25

## MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO

**24476** RESOLUCIÓN de 20 de septiembre de 1991, de la Presidencia del Instituto Nacional del Consumo, por la que se da publicidad al Convenio suscrito entre este Organismo y la Consejería de Sanidad y Servicios Sociales del Principado de Asturias en materia de consumo.

En cumplimiento de lo dispuesto en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de marzo de 1990, sobre Convenios de Colaboración entre la Administración del Estado y las Comunidades Autónomas, procede la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Convenio de Cooperación entre el Instituto Nacional del Consumo y el Principado de Asturias, suscrito con fecha 19 de septiembre de 1991, entre la ilustrísima señora Presidenta del Instituto Nacional del Consumo y el excelentísimo señor don José García González, en materia de consumo.

Lo que se hace público a los efectos oportunos.  
Madrid, 23 de septiembre de 1991.-La Presidenta, Ana Corces Pando.

### CONVENIO DE COOPERACION ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DEL CONSUMO Y LA CONSEJERIA DE SANIDAD Y SERVICIOS SOCIALES DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS EN MATERIA DE CONSUMO

En Madrid, a 19 de septiembre de 1991, reunidos la ilustrísima señora doña Ana Corces Pando, Presidenta del Instituto Nacional del Consumo, y el excelentísimo señor don José García González, Consejero de Sanidad y Servicios Sociales del Principado de Asturias, intervienen en función de sus respectivos cargos, que han quedado expresados, y en ejercicio de las facultades que a cada uno le están conferidas, con plena capacidad para formalizar el presente convenio, y exponen:

I. Que el Instituto Nacional del Consumo, en el ejercicio de sus competencias establecidas en el Real Decreto 1943/1986, de 19 de septiembre, y la Comunidad Autónoma, señalan que ambos Organismos vienen trabajando en común en proyectos de interés mutuo en materia de consumo en virtud de las competencias y esferas de interés que le atribuyen la Constitución y el Estatuto de Autonomía, y, con el fin de institucionalizar dicha cooperación acuerdan formalizarla en el presente Convenio.

II. Que la puesta en marcha del Convenio de Cooperación entre esta Comunidad Autónoma, a través de la Dirección General del Consumo, y el Instituto Nacional del Consumo pretende mejorar la cobertura territorial de los servicios de consumo encargados de la defensa de los usuarios y consumidores, y aumentar el nivel de prestaciones y actividades que los mismos realizan en el desarrollo de sus competencias de consumo, así como la calidad de los mismos. Y para ello, los objetivos en los que se acuerda colaborar son: La coordinación de la política de consumo de las Entidades Locales; la asistencia técnica en materia de análisis de productos de consumo; la coordinación de las actividades de inspección de consumo, y el intercambio de información estadística.

III. Que para el cumplimiento de los fines propuestos, suscriben el presente Convenio, ajustado a lo establecido en el acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de marzo de 1990, y conforme con las siguientes estipulaciones:

#### Cláusula general

El presente Convenio tiene por objeto establecer las bases de la cooperación entre el INC y esa Comunidad Autónoma en relación con las siguientes áreas de actuación:

- Fomento de la política de consumo de las Entidades Locales.
- La asistencia técnica en materia de análisis de productos de consumo.
- La coordinación de las actividades de inspección de consumo.
- El intercambio de información estadística.

#### Apoyo financiero a la política municipal del consumo

Primera. El objeto del presente Convenio consiste en articular la coordinación y cooperación entre el Instituto Nacional del Consumo y la Dirección General de Consumo para potenciar y fomentar la implantación y desarrollo de las prestaciones, actividades y servicios que las Entidades Locales realizan como resultado del ejercicio de sus competencias en materia de defensa de los usuarios y consumidores, de acuerdo con los programas y requisitos, así como a la dotación económica aportada por el Instituto cuyo detalle se establece en el anexo correspondiente.

Segunda. Los proyectos a financiar según los términos del correspondiente anexo tendrán algunas de las siguientes finalidades:

A) Programas de Asistencia Técnica y Financiera a las Oficinas Municipales de Información al Consumidor, las cuales promoverán la protección y defensa de los derechos reconocidos a los consumidores y usuarios, en la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y desarrollarán las funciones y servicios que se establecen en dicha Ley (artículo 14).

B) Programa de constitución, fomento y potenciación de la experiencia arbitral, que tendrá como objetivo la resolución de conflictos entre consumidores y usuarios y el sector empresarial. Este programa tiene como objeto el fomento de las Juntas ya constituidas y la promoción de nuevas Juntas de Arbitraje.

C) Programa de asistencia técnica y financiera en materia de control de calidad. En orden a un mejor control de la calidad de los productos, se promoverán proyectos que incluyan la formación de personal de laboratorio cuyas funciones consistan en la realización de ensayos, análisis o controles de calidad. Asimismo el Instituto Nacional del Consumo prestará a las Corporaciones Locales ayuda técnica en materia de control de calidad, a cuyo efecto, éstas deberán hacer la propuesta de colaboración al INC sobre el desplazamiento de laboratorios móviles o sobre el análisis de productos concretos de reconocido interés para los consumidores, en razón a no disponer de laboratorio propio o, caso de tenerlo, por no reunir los medios oportunos para hacer los ensayos o las pruebas analíticas necesarias.