

M^o DE TRABAJO, SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL

11667

RESOLUCION de 29 de abril de 1981, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de las Compañías navieras «Líneas Asmar, S. A.», y «Compañía Marítima Zorroza, S. A.», y su personal de flota.

Visto el texto del Convenio Colectivo de las Compañías navieras «Líneas Asmar, S. A.», y «Compañía Marítima Zorroza, Sociedad Anónima», y su personal de flota, que fue remitido a esta Dirección General, suscrito por la representación de las citadas Empresas y su Comité de Flota, el día 25 de marzo de 1981. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, 2 y 3 de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, que aprobó el Estatuto de los Trabajadores,

Esta Dirección General acuerda:

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

Segundo.—Remitir el texto original del mismo al Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación (IMAC).

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

Notifíquese este acuerdo a la Comisión Negociadora.

Madrid, 29 de abril de 1981.—El Director general, Fernando Somoza Albaronedo.

Comisión Negociadora de las Compañías navieras «Líneas Asmar, S. A.» y «Compañía Marítima Zorroza, S. A.»

CONVENIO COLECTIVO PARA EL PERSONAL DE FLOTA DE LAS COMPAÑÍAS «LINEAS ASMAR, S. A.», Y «COMPAÑÍA MARITIMA ZORROZA, S. A.»

Artículo 1.º *Ambito de aplicación.*—El presente Convenio se otorga entre las Compañías «Líneas Asmar, S. A.» y «Compañía Marítima Zorroza, S. A.», y su personal de flota comprendido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante.

Art. 2.º *Vigencia, prórroga y denuncia.*—El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1981, cualquiera que sea la fecha de su homologación por la autoridad laboral y su duración, en cuanto a su articulado se refiere, será de dos años, excepto los artículos referentes a incremento salarial y vacaciones.

Se considerará tácitamente prorrogado de año en año, si no lo denunciara cualquiera de las partes firmantes del mismo, con una antelación mínima de tres meses al término natural del mismo, o en su caso, de las prórrogas, mediante escrito a la autoridad laboral que lo haya homologado.

Art. 3.º *Unidad de Empresa y flota.*—A los efectos de observancia del presente Convenio, se ratifica el principio de unidad de Empresa y flota para todo el conjunto de los buques de las Compañías «Líneas Asmar, S. A.» y «Compañía Marítima Zorroza, S. A.», actuales o futuros.

Dada la unidad de Empresa y flota que se considera, todos los tripulantes deberán admitir ser embarcados y/o transbordados a cualquiera de los buques de ambas Empresas.

Asimismo, la unidad de Empresa significa que, a todos los efectos de antigüedad, contratos, Seguridad Social, etc. tienen validez total y recíproca los derechos adquiridos en cualquiera de los buques de ambas Empresas.

La Empresa se compromete a solucionar a los tripulantes, cualquier problema que pueda surgir, basado en los aparentes cambios de Empresa que figuren en los documentos laborales y profesionales que afecten a los tripulantes.

Art. 4.º *Vinculación a la totalidad.*—A todos los efectos, el presente Convenio constituye una unidad indivisible, por lo que no podrá pretenderse la aplicación de una o varias de sus cláusulas, desechando el resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observado en su integridad y considerado globalmente.

Si la autoridad laboral competente no aprobase alguna de las normas de este Convenio y este hecho desvirtuase 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. 5.º *Compensación y absorción futuras.*—El conjunto de condiciones pactadas en este Convenio, absorberá y compensará, en cómputo anual, cualesquiera mejoras parciales que por disposición legal de carácter general o específica para el sector, pactado o por cualquier origen que fuere, en el futuro pudieran establecerse.

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

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

- a) Titulados: Cuatro meses.
- b) Maestranza y Subalternos: Dos meses.

Durante dicho periodo ambas partes pueden rescindir unilateralmente el contrato de trabajo comunicándolo a la otra parte por escrito, con una antelación mínima de ocho días.

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 notificado 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 el viaje o puerto extranjero, se considerará prorrogado hasta 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.

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

Art. 7.º *Comisión de servicio.*—Se entenderá por Comisión de Servicio, la misión profesional o cometidos especiales que, circunstancialmente ordene la Empresa realizar a los tripulantes en cualquier lugar, así como la expectativa de embarque cuando el tripulante se encuentre fuera de su domicilio por orden de la Empresa.

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

Art. 8.º *Transbordo.*—Se entiende como tal el traslado del tripulante de un buque a otro de ambas Empresas, dentro del transcurso del periodo de embarque.

Existen dos clases de transbordo:

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

1.º No haber sido transbordado más de una vez en el periodo de embarque.

2.º Si el tripulante transbordado lo fuera a un buque donde las percepciones salariales resultaran inferiores a las que tenía en condiciones homogéneas de trabajo, percibirá una cantidad equivalente a la diferencia que resulte entre el salario correspondiente al buque de origen y lo que le correspondiera en su nuevo destino, referido a la mensualidad en que se realice el transbordo.

b) Por iniciativa del tripulante.—Cuando por causas justificadas el tripulante así lo solicite y la Empresa pueda proporcionarse.

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

Art. 9.º *Licencias.*

a) Con independencia del periodo reglamentario de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencias por motivos que a continuación se enumeran: De índole familiar para asistir a cursos o exámenes para la obtención de títulos o nombramientos superiores o cursillos de carácter obligatorio, complementarios o de perfeccionamiento y capacitación en la Marina Mercante o 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 motivo de índole familiar, los permisos que se soliciten deberán ser concedidos por el Capitán en el momento de ser solicitados desembarcando el tripulante en el primer puerto con medios más directos de desplazamiento y dentro de los límites geográficos contemplados en el apartado c). Todo ello sin perjuicio de las sanciones que puedan imponerse posteriormente a quienes no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

c) Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias, correrán por cuenta del permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y la del apartado 2, b) y d) que correrán a cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarque y recombarque a todos los puertos de Europa, mar Mediterráneo, mar Negro y los puertos de África, hasta el paralelo del 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 motivo de índole familiar.

Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

Causas	Días
Matrimonio	20
Nacimiento hijos	15
Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos, hasta	10
Muerte cónyuge e hijos	15
Muerte padres y hermanos	12

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

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

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

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, dos años.

Duración, la del curso.

Salario, base.

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.

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

Antigüedad mínima, sin limitación.

Duración, la del cursillo.

Salario, base.

Número de veces, retribuida una sola vez.

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

Antigüedad mínima, un año.

Duración, la del curso.

Salario, base.

Número de veces, una sola vez.

Vinculación a la Empresa, un año.

Peticiones máximas, 1 por 100 de los puestos de trabajo.

En todas estas licencias se seguirá el orden de recepción de las peticiones hasta completar los topes establecidos. Las Empresas atenderán las peticiones formuladas hasta dichos topes, pudiendo 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.

3. 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 en atención a los fundamentos que se expongan por el solicitante y las necesidades del servicio. Estas licencias no tendrán derecho a retribución de ninguna clase.

Art. 10. *Excedencia voluntaria*.—Puede solicitarla todo tripulante que cuente al menos con dos años de antigüedad en la Empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los treinta días siguientes a la fecha de su 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 reingreso en la Empresa causará baja definitiva en la misma. Si solicitase el reingreso, este se efectuará tan pronto exista vacante en su categoría.

En el supuesto de que no existiera vacante de su categoría y el ascendente optara voluntariamente por alguna de categoría inferior, dentro de su especialidad, percibirá el salario correspondiente a ésta hasta que se produzca su incorporación a la categoría que le 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 en la Compañía, desde la finalización de aquella.

Art. 11. *Escalaiones*.—La Empresa llevará obligatoriamente, de acuerdo con los artículos 69, 70, 71, 72 y 73 de la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante (OTMM), un escalafón público donde figure todo el personal de la misma, con su cargo y antigüedad, respetándose lo determinado en dicha Ordenanza en todos los aspectos.

Art. 12. *Premios, faltas y sanciones*.—Se estará a lo dispuesto en los artículos 173 y siguientes a la OTMM.

Art. 13. *Diets y viajes*.—Dieta es la cantidad que se devenga diariamente para satisfacer los gastos de manutención, estancias que se originan en el desplazamiento y permanencia fuera del domicilio o 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.

1. Las dietas en territorio nacional estarán integradas por el conjunto de los siguientes conceptos y valores:

Alojamiento, 1.500 pesetas.

Desayuno, 200 pesetas.

Comida, 800 pesetas.

Cena, 800 pesetas.

De estos valores, al tripulante se le abonará en nómina el (o los) correspondiente(s) al concepto que haya utilizado.

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 la clase de lujo. Para los taxis de largo recorrido, se considerará como tal las distancias superiores a 25 kilómetros. En caso de uso de estos medios su utilización deberá estar justificada por falta de billete de otro tipo urgencias de embarque, o porque de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante presentará los comprobantes.

2. Para la utilización de los taxis de largo recorrido, deberá existir previa autorización del Departamento de Personal.

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

Exceso de equipaje.

Embarque de tripulantes.—En los vuelos nacionales, la Empresa abonará el exceso de equipaje, desde el peso autorizado en el billete y hasta un límite de 30 kilos, previa justificación con la factura correspondiente.

Desembarque de tripulantes.—Al desembarcar un tripulante, y para los vuelos nacionales, en caso de exceso de equipaje, se le abonará por los mismos kilos de exceso que al embarque, previa justificación con la factura correspondiente.

Art. 14. *Manutención*.

a) La Empresa aportará la cantidad necesaria para que la alimentación a bordo sea siempre sana, variada, abundante y nutritiva a base de productos de calidad y en perfecto estado de conservación.

b) Se formará una Comisión compuesta por el Mayordomo o Cocinero, un titulado y un no titulado, y supervisada por el Capitán.

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

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

— Realizar el inventario de gambuzá al final de cada mes para conocer el gasto por tripulante y día.

— Establecer el cálculo de calorías y minutas.

— Vigilar que los frigoríficos y oficios a disposición de los tripulantes contengan un surtido de alimentos básicos a juicio de la Comisión.

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

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

El reparto del entrepot se efectuará por la Comisión nombrada para manutención, correspondiendo el control al Capitán del buque o persona en quien delegue.

Art. 16. *Salarios*.—Los salarios brutos anuales para cada categoría y buque, serán los figurados en los anexos 1, 2, 3 y 4.

El sueldo anual está dividido en doce (12) pagas mensuales. Las pagas extraordinarias están incluidas y prorrateadas en las mensualidades.

Los salarios constan de los siguientes conceptos:

Sueldo base, plus de tonelaje y gratificación de mando para los Capitanes y Jefes de Máquinas cuando desempeñen dichos cargos.

Art. 17. Trabajos sucios, penosos y peligrosos.—Estarán comprendidos en este artículo todos aquellos trabajos que, en determinadas circunstancias, deban ser realizados y que por su especial condición, índole o naturaleza, implican una suciedad, esfuerzo o peligro superior al normal.

Trabajos que deberán ser realizados por personal ajeno al buque:

- Limpieza, picado o pintado del interior de la caja de cadenas.
- Limpieza, picado o pintado del interior de «cofferdams».
- Limpieza, picado o pintado del interior de tanques de lastre.
- Limpieza, picado o pintado o encalichado de tanques de agua dulce.
- Limpieza, picado o pintado bajo planchas de toda la sentina de máquinas.
- Picado con chorro de arena o chorreado.
- Limpieza de tanques de aceite o combustible.
- Trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga en buques petroleros.

En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse en la mar por seguridad del buque o si las condiciones higiénicas así lo exigieran, se estará, en cuanto a su consideración económica de acuerdo con la siguiente tabla. No obstante, en puerto podrán pactarse libremente cualquiera de ellos entre el Armador o sus representantes y la tripulación en el momento de su ejecución.

Trabajos que deberán realizarse por la dotación del buque y que tienen la consideración de trabajos sucios, penosos y peligrosos:

- Trabajos en el interior de la caja de cadenas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos en el interior de «cofferdams» y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos en el interior de tanques de lastre o agua dulce y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos bajo planchas de la sentina de máquinas, cámara de bombas y calderas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Limpieza completa del interior del cárter del motor principal.
- Limpieza o trabajos sin limpieza del interior de la galería de barrido.
- Limpieza del interior de conductos de humo, calderas y calderetas.
- Trabajos en el interior de tanques de aceite y/o combustible.
- Trabajos en el interior de conductos de humo o calderas.
- Trabajos en la mar ocasionados por averías del propulsor principal.
- Limpieza de sentinas corridas de bodega.
- Trabajos en cuadros eléctricos a alta tensión.
- Pintado a pistola en recintos cerrados.
- Encalichado o cementado de recintos cerrados.
- Trabajos en interiores por debajo de -5° o por encima de 45° (las bodegas no frigoríficas se consideran como exteriores).
- En la mar, subida a alturas superiores a 1,5 metros en palos, siempre que sea necesario para la seguridad del buque. En caso contrario estará totalmente prohibido.
- Estiba de cadena en cajas de cadenas cuando se haya de permanecer en el interior de la misma.
- Recepciones o fiestas oficiales en las que el servicio o la preparación estén a cargo del personal de fonda (salvo en buques de pasaje o mixtos).
- Uso de productos químicos, siempre y cuando que en el envase figure la condición de peligrosidad e identificada por la clásica «calavera».

- Limpieza de bodegas y tanques altos laterales.
- Buques de carga seca.
- Transporte de grano y semillas a granel.

La limpieza de bodegas y tanques altos laterales será siempre, en cualquier circunstancia, obligatoria para la tripulación.

La consideración económica de la limpieza de bodegas y tanques altos laterales en este transporte será la siguiente:

- Buque «Magdalena del Mar», 40.000 pesetas.
- Buque «Marqués de Bolarque» y «Obos», 56.000 pesetas.
- Transporte de minerales.

La limpieza de bodegas y tanques altos laterales será siempre, en cualquier circunstancia, obligatoria para la tripulación y tendrá la consideración de sucia o penosa.

La consideración económica de la limpieza de bodegas y tanques altos laterales, será la siguiente:

- Se abonarán 227 pesetas hora/hombre si existe premura en el trabajo.
- Se abonarán 227 pesetas hora/hombre si la limpieza se realiza fuera de la jornada de trabajo.
- Se abonarán 227 pesetas hora/hombre si es considerado sucio o penoso.

Sin embargo en caso de que se den las tres circunstancias, sólo se abonarán 570 pesetas por las tres.

Estas cantidades se abonarán única y exclusivamente cuando el trabajo se realice en el interior de las bodegas y/o tanques y durante el tiempo que dure esta situación de trabajo en el interior. Cuando la limpieza se realice desde el exterior, con mangueras, «gun-clean», etc., no se abonarán estas cantidades.

Buques petroleros:

I. Los trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga en buques petroleros, cuando estos trabajos deban realizarse navegando, se considerarán sucios, penosos o peligrosos.

Sólo tendrán dicha consideración cuando se realicen en el interior de los tanques y por el tiempo que permanezcan en dicho interior, no así cuando la limpieza se realice desde el exterior con mangueras, «gun-clean», etc.

II. Será obligatorio que se realicen por la tripulación cuando el buque esté navegando por seguridad del mismo. No será obligatoria su realización por parte de la tripulación cuando la limpieza se haga en puerto.

III. Condiciones económicas:

— Cuando se efectúe la limpieza en la mar, se abonará como hora extra.

— Si la limpieza se pacta en puerto para que la realice la tripulación, se estará a lo pactado.

Seguridad e higiene de estos trabajos:

Todos estos trabajos se deberán realizar en las máximas condiciones de seguridad e higiene que deberán ser convenidas entre el Jefe de departamento y los tripulantes afectados, no pudiendo, en ningún caso, convertirse en condiciones inferiores a las recogidas en las Reglamentaciones Técnicas vigentes, Ordenanzas y Convenios Internacionales.

Para cada uno de estos trabajos se dotará a los tripulantes de prendas de protección personal y equipos necesarios que se establezcan para realizarlos sin riesgo o fatiga excesiva. El cumplimiento de estas condiciones será inexcusable para la realización de los trabajos.

Para determinar las condiciones de realización de los trabajos penosos o peligrosos se podrá recurrir a asesoramiento técnico de terceras personas.

La falta de estas medidas no se podrá compensar económicamente.

Si no existiese acuerdo entre el Armador o sus representantes y los tripulantes que deban realizar los trabajos sobre la adopción de tales medidas, no se obligará a efectuarlos en tanto no se pronuncie la autoridad laboral sobre las medidas a adoptar.

	De 12.001 a 20.000 TRB	De más de 35.000 TRB
Picado y pintado total del interior de la caja de cadenas	27.500	36.250
Picado y pintado total del interior de «cofferdams»	27.500	36.250
Picado y pintado o encalichado de tanques de agua dulce de hasta 100 m ³	25.000	25.000
Picado y pintado o encalichado de tanques de agua dulce de más de 100 m ³	34.000	34.000
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre de hasta 500 m ³	20.000	20.000
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre de 500 a 2.000 m ³	30.000	30.000
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre mayores de 2.000 m ³	40.000	40.000
Limpieza bajo planchas de toda la sentina de máquinas	40.000	62.500
Limpieza de tanques de aceite combustible	15.000	23.750
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite	18.750	27.500
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas	57.500	75.000
Limpieza total de la caja de cadenas	17.500	26.000
Limpieza total del interior de «cofferdams»	15.000	24.000
Limpieza completa y encalichado de tanques de agua dulce de hasta 100 m ³	18.000	18.000
Limpieza completa y encalichado de tanques de agua dulce de más de 100 m ³	25.000	25.000
Limpieza completa del interior de tanques de lastre de hasta 500 m ³	22.000	22.000

	De más de 35.000 TRB	De 12.001 a 20.000 TRB
Limpieza completa del interior de tanques de lastre de 500 a 2.000 m ³ ...	32.000	32.000
Limpieza completa del interior de tanques de lastre de más de 2.000 m ³ ...	42.000	42.000
Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas ...	1.750 pp (*)	2.000 pp (*)
Limpieza completa de cárter del motor principal ...	3.750 pp (*)	3.750 pp (*)
Limpieza completa de conductos de humo calderas y calderetas ...	40.000	50.000
Limpieza completa del interior de la galería de barridos en motor Burmeister (**)	20.000	20.000
Limpieza completa del interior de la galería de barridos en motor Sulzer 6 RD-68 (**)	23.000	23.000
Limpieza completa del interior de la galería de barridos en motor Sulzer 9 RND-90 (**)	30.000	30.000

(*) pp (por persona o tripulante).

(**) Cuando las limpiezas sean parciales se valorará porcentualmente el trabajo de limpieza efectuado.

(***) Y proporcional al número de cilindros, en el caso de limpieza parcial.

Art. 18. Trabajos especiales.—Tienen consideración de trabajos especiales aquellos cuya realización, en condiciones normales, no es obligatorio para los tripulantes, por corresponder dichos trabajos a trabajadores de tierra,

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

Son trabajos especiales:

a) Transporte de víveres para el consumo de la dotación, así como el de pertrechos. No será considerado trabajo especial la distribución y estiba de víveres y pertrechos en paños y gambuza, cuando aquéllos hayan sido depositados al costado del buque por personal ajeno a la dotación del mismo.

b) Aquellos otros que por las peculiaridades de los mismos con relación al buque puedan pactarse entre Empresas y sus tripulantes.

Art. 19. Horas extraordinarias.—Las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del Armador o sus representantes y la prestación de las mismas será siempre voluntaria por parte de los tripulantes, salvo en los siguientes supuestos:

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

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 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, no pueda realizarse en jornada normal.

5.º Atención de autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.

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

— 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.

— 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.

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

— Cuando lo exijan las formalidades aduaneras, la cuarentena y otras disposiciones sanitarias.

6.º El valor de las horas extras será el especificado en el anexo número 4.

Art. 20. Bajas por enfermedad profesional o accidente laboral.—Si un tripulante sufre un accidente laboral o enfermedad profesional y debe ser hospitalizado, durante el tiempo que dure la hospitalización, la Empresa complementará hasta el 100 por

100 de la base de cotización reguladora que sirva para determinar la indemnización correspondiente de la Seguridad Social y devengará vacaciones de Convenio.

Un avez terminada su hospitalización o en las bajas por estas causas que no necesiten de la misma, se estará a lo dispuesto en la legislación vigente.

Art. 21. Mercancías explosivos, 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 las consideraciones de la IMCO, según tabla adjunta.

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

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 asignada 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 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 del peso de dichas mercancías, siendo el cociente el que marque el grupo a que debe asignarse el conjunto de estas mercancías. Si considerando las mercancías por separado, la remuneración fuera superior, se estará a esto último.

Grupos 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 utilizadas en el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas de la IMCO.

Los «grupos de peligrosidad» son divisiones entre las mercancías a que hace referencia la anterior publicación en función de riesgo que 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.

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

Grupo «B»:

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

Grupo «C»:

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

Gases inflamables o tóxicos: Clase número ONU 1016, 1024, 1028, 1017, 1568, 1045, 1052, 1053, 1975, 1067, 1076 y el «Gas de agua».

Radiactivas: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje y la de 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 o tránsito y se requiera notificación previa a todos los países afectados.

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.

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

Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

Grupo «I»:

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

Corrosivos. Clase 8, cuando en «observaciones» está anotado

que provocan graves quemaduras y desprenden gases muy tóxicos.

Grupo «K»:

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

Corrosivos. Clase 8. Cuando en «observaciones» este 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.
- Tanto por ciento mínimo carga : peso muerto.
- Grupo peligrosidad.

Art. 22. Zonas de Guerra.—Cuando el buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, así definida por las compañías de seguros y el Ministerio de Asuntos Exteriores, la tripulación tendrá derecho:

a) A no partir en ese viaje, siendo el tripulante, en este caso, transbordado a otro buque. Caso de que no sea posible el transbordo inmediato, el tripulante disfrutará de las vacaciones que le correspondan o, en su defecto, de permiso particular sin que, por ello, pierda ninguno de los derechos en la Empresa, no pudiéndose mantener al tripulante en esta situación por un período superior a dos meses, transcurrido el cual, pasará el tripulante a disfrutar de condiciones similares a las de expectativas de embarque.

b) Los que accedan voluntariamente a salir de viaje mientras dure éste, percibirán una prima especial de 1.300 pesetas diarias. Asimismo, la Empresa, mientras dure el viaje suplementará al seguro de accidente hasta 5.000.000 de pesetas por invalidez permanente y 3.000.000 de pesetas por muerte.

c) Caso de que, sin previo conocimiento al partir de viaje, el buque se encuentre en zona de guerra efectiva, los tripulantes percibirán el 300 por 100 de aumento de todos sus conceptos durante todo el tiempo que se hallen en dicha zona.

d) No obstante el párrafo anterior, la Empresa procurará el desvío del buque para carga/descarga a algún otro puerto que no se encuentre en esta circunstancia, o bien, caso de no ser posible, arribará a algún puerto de escala para el desembarque de los tripulantes que lo deseen.

Art. 23. Permanencia en lugares insalubres y epidémicos. Se considerarán puertos insalubres o epidémicos aquellos que así hayan sido declarados por la Organización Mundial de la Salud (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.

Art. 24. Seguro de vida.—El seguro actualmente establecido por la Empresa garantizará los siguientes capitales:

- Muerte, 1.680.000 pesetas.
- Incapacidad profesional total y permanente, 1.680.000 pesetas
- Muerte por accidente, 1.680.000 pesetas.

Para tener derecho a las indemnizaciones anteriormente mencionadas se estará a lo dispuesto en las condiciones generales y particulares de las pólizas suscritas con las Compañías Aseguradoras.

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

- a) 100.000 pesetas por pérdida total.
- b) Por pérdida parcial se abonará a juicio del capitán, una vez oído al interesado.

En el caso de que por la Empresa se abone indemnización de vestuario o se faciliten uniformes se reducirán las indemnizaciones por pérdida de equipaje del tripulante, esta cantidad le

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

Art. 26. Ropa de trabajo.

1. La ropa de trabajo y calzado será suministrado por la Empresa, siendo en cada caso la adecuada y necesaria para cada Departamento, y ajustándose siempre a las normas de seguridad. En el caso de Ociales, se incluirán dos «Kakis» por año.

2. En cuanto al Departamento de Fonda, solicitará la ropa necesaria por los medios normales de pedido de suministro, y se le entregará contra devolución de la usada. Al mozo que se encargue de la limpieza se le entregará la misma ropa que los camareros.

Art. 27. Lavandería y control de artículos de limpieza.—Se abonarán 9.500 pesetas en concepto de lavandería y 2.500 pesetas en concepto de control de artículos de limpieza.

Art. 28. Servicios recreativos y culturales.—La Empresa dotará a todos sus buques de dos aparatos de TV, y dos de radio, salvo en los buques de una sola cámara que estarán dotados de un aparato de TV, y otro de radio, siendo por cuenta de aquellos todos los gastos de instalación, reparación y mantenimiento.

Los buques dispondrán de una asignación anual de 60.000 pesetas.

La cantidad asignada se empleará en la compra de juegos recreativos y libros para biblioteca del buque que podrán ser utilizados por todos los tripulantes, debiendo remitir al efectuar alguna compra contra este fondo, la factura correspondiente al Departamento Administrativo.

Art. 29. Permanencia de familiares a bordo.—Todo el personal de flota puede solicitar de la Empresa directamente o a través del Capitán, ser acompañado por la esposa o hijo mientras se encuentre embarcado.

La Empresa admitirá la solicitud hasta los límites que constituyan el uso y costumbre dentro de la misma, y sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse el marco de las normas esta-

blecidas 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.

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

No podrán ser enrolados mujeres que se encuentren en estado de gestación, hijos menores de ocho años en viajes superiores a dos días sin escalas y, en ningún caso, el familiar que esté aquejado de cualquier enfermedad.

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

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

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

La manutención de la esposa o familiar acompañante, será por cuenta de la Empresa.

Art. 30. *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, según lo acostumbrado.

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

Art. 31. *Natalidad*.—El tripulante fijo en la Empresa, percibirá la cantidad de 12.000 pesetas, por nacimiento de cada hijo. Será requisito formal para el abono indicado la presentación del Libro de Familia o certificado de inscripción en el Registro Civil.

Art. 32. *Puestos en tierra*.—La Empresa dará trato preferente a los tripulantes fijos de su flota sobre el personal ajeno a ella al objeto de ocupar plazas. Dicha preferencia en trato incluye la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

Art. 33. *Alumnos*.—Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de la ayuda familiar a que tuvieran derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación por doce mensualidades, en las que se encuentran incluidos y mejorados todos sus actuales conceptos retributivos según tabla de salarios.

Los alumnos, tendrán el régimen de jornada establecida para los Oficiales, y ésta deberá limitarse estrictamente a la necesaria para su completa formación profesional, abonándoseles los trabajos excepcionales que sobrepasen la limitación anterior de jornada laboral con horas extras.

Al alumno que lleve embarcado un mínimo de ocho meses, se le abonará el viaje de desembarque, hasta un importe de 45.000 pesetas. Caso de que el importe del viaje sea superior a la cantidad mencionada, la diferencia será por cuenta del interesado.

Art. 34. *Categorías profesionales*.—Las categorías profesionales dentro de la Empresa, se agruparán de la siguiente forma:

Subalternos:

Primera categoría.—Marinero, Engrasador, Ayudante de Cocina y Primer Camarero.

Segunda categoría.—Mozo, Limpiador, Segundo Camarero y Marmitón.

Maestranza:

Primera categoría.—Contra maestre, Bombero, Calderero, Primer Cocinero, Electricista, Mecánico y Carpintero.

Segunda categoría.—Segundo Cocinero y Ayudante de Bombero.

Titulados de FPNP y Oficiales:

Igual que la OTMM, con la salvedad de que se crea el puesto de 4.º Oficial, para aquellos tripulantes que posean un título de carrera no Náutica (ATS, Peritos, etc.).

Art. 35. *Cuadros de tripulación*.—Se deberán cumplir siempre los cuadros mínimos de tripulación que exijan en cada momento las autoridades competentes.

No obstante, la Empresa deberá adecuar sus cuadros de tripulaciones a las necesidades específicas de cada buque, teniendo en cuenta el grado de automatización de los mismos.

En estos momentos, las tripulaciones de los buques de la Empresa, serán los siguientes:

BUQUES

Cargos	«Rosario del Mar»		«Paloma del Mar»	«Eulalia del Mar»	«Magdalena del Mar»	«Marques de Bolarque»
	Normal	Autom.				
Cubierta:						
Capitán	1	1	1	1	1	1
Primer Oficial	1	1	1	1	1	1
Segundo Oficial	1	1	1	1	1	1
Tercer Oficial	1	1	1	1	1	1
Cuarto Oficial	—	—	—	—	—	—
Oficial Radio	1	1	1	1	1	1
Contra maestre	1	1	1	1	1	1
Carpintero	—	—	—	—	1	—
Bombero	1	1	1	1	—	—
Ayudante Bombero	—	1	—	—	—	—
Marinero	5	3	5	5	3	4
Mozo	2	4	2	2	3	3
Máquinas:						
Jefe de Máquinas	1	1	1	1	1	1
Primer Oficial	1	1	1	1	1	1
Segundo Oficial	2	2	2	2	1	2
Tercer Oficial	1	—	1	1	1	1
Cuarto Oficial	—	—	—	—	—	—
Calderet.	1	1	1	1	1	1
Mecánico	2	—	2	2	—	2
Electricista	1	—	1	1	1	1
Engrasador	4	3	4	4	4	3
Limpiador	1	—	1	1	1	2
Fonda:						
Primer Cocinero	1	1	1	1	1	1
Segundo Cocinero	—	—	—	—	—	—
Ayudante de Cocina	1	1	1	1	1	1
Primer Camarero	1	1	1	1	1	1
Segundo Camarero	1	1	1	1	1	1
Marmitón	1	1	1	1	1	1
	33	27	33	33	29	32

La Empresa se reserva la opción de poder equiparar a los electricistas que por su preparación y conocimientos se lo merezcan a las condiciones salariales de 4.º Oficial.

Igualmente podrá cubrir los puestos de Ayudante de Bombero, si fuera necesario, que al mismo tiempo desempeñarán las funciones propias de un marinero.

El Carpintero, en los buques en que su puesto específico no es de aplicación, como en los casos de petroleros, podrá desempeñar el puesto de marinero, percibiendo los haberes correspondientes a Carpintero.

Cuando por circunstancias especiales, haya que embarcar en un mismo buque, dos tripulantes que ostenten la categoría de Contramaestre o Calderetero, que son cargos de elección de Empresa, podrá asignar a uno de ellos la categoría de 2.º Contramaestre o 2.º Calderetero, y desempeñarán el cargo de marineros o engrasadores respectivamente.

Art. 36. Vacantes.—Cuando un buque salga de puerto español con la falta de algún tripulante, por causas achacables a la Empresa, el sueldo correspondiente a esta vacante, será repartido y percibido por aquellos tripulantes de su departamento, que se vean afectados por la misma.

Se considera causa achacable a la Empresa, cuando conozca la situación producida, con una antelación mínima de cuatro días, antes de la salida del buque a viaje.

Cuando estando el buque en navegación, se produzca una baja por enfermedad, accidente o cualquier otra causa ajena a la voluntad de la Empresa, no dará lugar al abono de la vacante.

No obstante el párrafo anterior, si con una antelación de cuatro días para España, seis días en Europa y ocho días para el resto del mundo, al desembarque del tripulante afectado, es conocida esta circunstancia en la Empresa y por ello hubiera dado tiempo suficiente para el envío del relevo al puerto de desembarque del tripulante que causa baja y no se efectúa, a partir del desembarque del mismo, se comenzará a abonar la vacante.

Si el desembarque del tripulante se efectúa con premura y materialmente es imposible el poder proveer el relevo, durante la travesía correspondiente hasta el próximo puerto de escala del buque, no será de aplicación el abono de dicha vacante.

Se exceptúa el personal de guardia de esta condición, que percibirá la vacante siempre que cubra la misma.

Si una vez conocida esta situación, la Empresa agota todos los medios necesarios usuales (teléfono, telegrama, etc) para que el relevo llegue a tiempo antes de la salida del buque, y aun en estas circunstancias el mismo no se presentara a bordo, se considerará causa ajena a la Empresa.

Si el buque por razón de su navegación y tráfico debiera quedar fondeado y como consecuencia de ello no se pudieran efectuar embarques y desembarques, durante el tiempo que permanezca en esta situación no dará lugar al abono de la vacante que se hubiera producido, por ser causa ajena a la voluntad de la Empresa.

Igualmente, si como consecuencia de retalar en cualquier puerto en que no estén permitidos los cambios de tripulación, caso Nigeria, no se pueda enviar el relevo, no dará lugar al abono de vacante.

Cuando un tripulante al que se le ha dado orden de embarque y sin causa justificada no se persone a bordo del buque que se le asigne, la Empresa procederá en consecuencia.

Dado el espíritu de esta cláusula, que es la de evitar que la Empresa disminuya la tripulación mínima exigida a conveniencia, todas las situaciones que se produzcan, deberán ser estudiadas y razonadas en cada caso.

Art. 37. Trabajos de categoría superior.—Los trabajos en categoría superior darán derecho al salario correspondiente a dicha categoría.

El desempeño de cargos superiores durante un mínimo de ciento veinte días continuados a ciento cincuenta alternos, darán derecho a consolidar la categoría desempeñada, aunque nunca podrán ser interrumpidos, por estas causas, los ascensos que por antigüedad correspondan a otros tripulantes.

Si el tripulante, una vez consolidada la categoría, y esta misma se le ofreciera en buque distinto al que se le consolidó, y por propia voluntad se negara a ocuparla, percibirá el salario correspondiente a la plaza que ocupe.

No se podrá negar por tres veces a ocupar la plaza ofrecida, y caso de rechazarla, perderá la consolidación en la categoría.

Art. 38. Oficiales Radiotelegrafistas.—Todo Oficial Radiotelegrafista se regirá por los principios generales de su cargo, y estará considerado como 2.º Oficial.

El Oficial Radiotelegrafista que esté en posesión del título de Primera Clase, y con posterioridad a esta titulación preste servicios a la Empresa durante tres años consecutivos, ascenderá a Primer Oficial Radiotelegrafista.

Art. 39. Rotatividad.—La Empresa procurará la rotación entre los diversos buques de su flota, de todos los tripulantes. A ese efecto y con carácter prioritario, procurará la reconversión de los tripulantes, mediante los cursillos necesarios, para que puedan ocupar los puestos de mayor afinidad en todos los buques.

Art. 4.º Capacitación y entrenamiento.—La Empresa promoverá entre los tripulantes, las campañas de capacitación a bordo para todos aquellos puestos que lo requieran, de tal forma que en estas condiciones el tripulante pueda ocuparse en exclusiva de su propia formación.

Cualquier tiempo empleado en el periodo de capacitación y entrenamiento, por cualquier tripulante, en ningún caso dará derecho a percepción de horas extras.

Art. 41. Fondo Asistencia Social.—Continúa en vigor el Fondo de Asistencia Social, formado en 1 de enero de 1978, y con las mismas cuantías de cotización, de 160 pesetas mensuales por trabajador y el doble por parte de la Empresa.

Dado el fin que se pretende con la creación de este Fondo, ningún tripulante que cause baja en la Empresa, por la causa que fuese, tendrá derecho a la devolución de lo cotizado.

Art. 42. Nupcialidad.—Por el concepto de nupcialidad, se le abonará al tripulante un premio de veinticinco mil (25.000) pesetas brutas.

Art. 43. Ayuda minusválidos.—Todo aquel tripulante que tenga a su cargo un minusválido y así lo acredite, recibirá una ayuda que consistirá en tres mil quinientas (3.500) pesetas mensuales.

Art. 44. Servicio de lanchas.—Los servicios de lanchas en los buques fondeados, atracados a monoboyas o similares, serán distribuidos con conceptos de racionalidad y suficiencia. En los casos en los que el buque pueda poner el horario de lanchas, se cubrirán todos los relevos de guardia y la entrada y salida del personal sujeto a jornada.

Se cubrirán con taxis o autobuses, las comunicaciones con el centro urbano bien comunicado más próximo al puerto de estancia, en aquellos casos en los que sea preciso.

Si por causas no achacables al tripulante, este no pudiera regresar a bordo, la Empresa se hará cargo de los gastos razonables y justificados que su estancia en tierra origine.

Art. 45. Jornada de trabajo.—La jornada normal de trabajo será de ocho horas diarias de lunes a viernes y de cuatro horas los sábados.

Los domingos, festivos y sábados tarde, han sido compensados en su totalidad, absorbiéndose parte en vacaciones, y el resto en el salario.

Durante los períodos festivos reseñados, no se harán otros trabajos que los estrictamente necesarios de guardia, fonda y aquellos otros casos de fuerza mayor, como pueden ser: Maniobras por entradas y salidas de puerto y averías que interrumpían la marcha del buque.

El tiempo empleado en cualquier otro trabajo no estrictamente necesario será pagado con horas extras, y para su realización deberá haber conformidad por parte del interesado, así como tendrán consideración de horas extras, las realizadas en maniobras o averías que superen los límites del horario laboral normal (se considera horario laboral normal de ocho a doce y de trece a diecisiete, con respecto al personal de guardia, sus turnos correspondientes).

El personal de guardia y fonda, así como los trabajadores por causa de fuerza mayor, se abonarán con los importes correspondientes a los módulos señalados en el anexo número 7.

Art. 46. Vacaciones.—El régimen general de vacaciones para el personal de flota, será como sigue:

Petroleros y OBOS en servicio de petroleros, setenta días de vacaciones por cada ciento cincuenta días de embarque.

Bulk-carriers y OBOS en servicio de carga seca, sesenta días de vacaciones por cada ciento cincuenta días de embarque.

1. Las vacaciones, para su cómputo de días de disfrute, se calcularán por los periodos de embarque en cada buque y tráfico. Los sueldos devengados durante estas vacaciones serán los que en cada momento correspondan al último buque y puesto que ocupó el tripulante en el momento de desembarcar para disfrutarlas.

2. El desembarque por vacaciones podrá efectuarlo la Empresa, en buques petroleros y OBOS en servicio de petroleros, desde los noventa días de embarque y hasta los ciento cincuenta días de embarque.

En Bulk-carriers y OBOS en tráfico de carga seca, el desembarque podrá efectuarse desde un mes anterior a aquel en que le corresponda al tripulante el devengo de las mismas (cuarto mes), hasta un mes después de dicho plazo (sexto mes).

No obstante, y de mutuo acuerdo, al tripulante se le podrá reducir el periodo de embarque por vacaciones, ateniéndose a las necesidades, según la duración del viaje que tenga previsto el buque.

3. A partir de los ciento cincuenta días de embarque continuado, en los buques petroleros y OBOS en servicio de petroleros, al tripulante se le contabilizará un día de vacaciones remuneradas por cada día que exceda de los mismos.

No obstante el párrafo anterior, la Empresa no incurrirá en penalidad, en aquellos casos demostrables de dificultad y/o imposibilidad de desembarque o embarque del relevo, por causas ajenas a la misma, siempre y cuando en los treinta días anteriores a los ciento cincuenta no haya habido posibilidad de efectuar el relevo.

4. A partir de los ciento ochenta días de embarque continuado, en los Bulk-carriers, al tripulante se le contabilizará un día de vacaciones remuneradas por cada día que exceda de las mismas.

5. La petición expresa del tripulante de alargar la campaña por más de los días expresados, no dará derecho a percibir este exceso.

6. La Empresa podrá proceder al embarque de sus tripulantes, con doce (12) días de antelación a la fecha de terminación de sus vacaciones, quedando los días no disfrutados, a favor del tripulante para su disfrute, acumulándose necesariamente al período siguiente.

7. Al tripulante al desembarcar por vacaciones, que así lo solicite, se le enviará a su domicilio, el 70 por 100 del importe neto que a las mismas correspondan.

8. La penalidad contemplada en el punto 3.º de este artículo, entrará en vigor a partir de los embarques que se produzcan al día siguiente de la firma del Convenio.

Art. 47. *Trienios*.—Los trienios serán de igual importe para todos los tripulantes de la Empresa, y el mismo será el expresado en el anexo número 6.

Art. 48. *Horas de expectativa*.—Son horas de expectativa las que el tripulante, estando el buque en puerto, debe permanecer a bordo si se dan las circunstancias de estar libre de servicio, el buque no va a salir a la mar y permanece a bordo en contra de su voluntad, no realizando ningún servicio específico.

El tablón de salida se colocará con un mínimo de antelación de ocho horas, pudiendo tener un margen de error de tres horas, sin que éstas devenguen horas de expectativa.

Se tendrá derecho al cobro de horas de expectativa por causas directamente imputables al buque y/o a la Empresa.

Si fuese por causa de fuerza mayor, imputable o no al buque por lo que se originase la demora, el tripulante no tendrá derecho al devengo de horas de expectativa.

El valor de la hora de expectativa será el 50 por 100 del de la hora extra normal.

Art. 49. *Aplicación de la OTMM*.—En todo lo no previsto en este Convenio, seguirán aplicándose las condiciones de tra-

bajo vigentes en cada momento en cada una de las Empresas, remitiéndose para lo no establecido en las mismas a la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante (OTMM), así como al conjunto de disposiciones legales vigentes, que configuran las relaciones laborales del país.

CLAUSULA ADICIONAL PRIMERA

Los componentes de la Mesa negociadora declaran conjuntamente su preocupación por la Seguridad e Higiene en nuestros buques y manifiestan su voluntad de que en breve plazo se informe a los barcos por la Dirección de la Empresa de las normas conducentes al mejor cumplimiento, organización y funcionamiento de la seguridad a bordo.

CLAUSULA ADICIONAL SEGUNDA

Ambas partes negociadoras convienen en estudiar la sustitución y clarificación de los artículos 35.º (cuadros de tripulación), 36.º (vacantes) y 37.º (trabajos en categoría superior), mediante un nuevo articulado más justo y acorde con el espíritu con que en su día se promusieron cada uno de ellos, a fin de evitar interpretaciones equívocas y erróneas y conseguir un mejor aprovechamiento de los mismos y entendimiento entre las partes.

ACTIVIDAD SINDICAL

En tanto en cuanto no se dicten normas generales sobre este tema, persiste la vigencia del articulado del primer Convenio, en lo referente al Comité de Flota.

ANEXO NUMERO 1

CUADRO DE SALARIOS PARA 1981

Petroleros y obos en servicio de petroleros

Categorías profesionales	Sueldo base profesional	Plus tonelaje	Gratificación mando	Total bruto mensual	Total bruto anual
Capitán	94.000	122.725	14.000	230.725	2.768.700
Capitán adjunto	94.000	122.725	—	216.725	2.600.700
Jefe de Máquinas	89.000	121.383	11.500	221.883	2.662.596
Jefe de Máquinas adjunto	89.000	121.383	—	210.383	2.524.596
Primer Oficial	76.000	93.980	—	169.980	2.039.760
Segundo Oficial	68.000	68.066	—	136.066	1.632.792
Tercer Oficial	65.000	54.200	—	119.200	1.430.400
Cuarto Oficial	63.000	38.871	—	101.871	1.222.452
Maestranza 1. ^a	57.000	30.636	—	87.636	1.051.632
Maestranza 2. ^a	53.000	28.694	—	81.694	980.328
Subalternos 1. ^a	51.000	26.082	—	77.082	924.984
Subalternos 2. ^a	50.000	24.365	—	74.365	892.380
Alumnos	28.000	—	—	28.000	312.000

ANEXO NUMERO 2

CUADRO DE SALARIOS PARA 1981

Obos en carga seca

Categorías profesionales	Sueldo base profesional	Plus tonelaje	Gratificación mando	Total bruto mensual	Total bruto anual
Capitán	94.000	109.273	14.000	217.273	2.607.276
Capitán adjunto	94.000	109.273	—	203.273	2.439.276
Jefe de Máquinas	89.000	107.778	11.500	208.278	2.499.333
Jefe de Máquinas adjunto	89.000	107.778	—	196.778	2.361.336
Primer Oficial	76.000	85.327	—	161.327	1.935.924
Segundo Oficial	68.000	63.482	—	131.482	1.577.784
Tercer Oficial	65.000	47.751	—	112.751	1.353.012
Cuarto Oficial	63.000	35.132	—	98.132	1.177.584
Maestranza 1. ^a	57.000	26.049	—	83.049	996.588
Maestranza 2. ^a	53.000	25.872	—	78.872	944.064
Subalternos 1. ^a	51.000	24.759	—	75.759	909.108
Subalternos 2. ^a	50.000	23.120	—	73.120	877.440
Alumnos	28.000	—	—	28.000	312.000

ANEXO NUMERO 3
CUADRO DE SALARIOS PARA 1981
-Marqués de Bolárque-

Categorías profesionales	Sueldo base profesional	Plus tonelaje	Gratificación mando	Total bruto mensual	Total bruto anual
Capitán	94.000	107.367	14.000	215.367	2.584.404
Capitán adjunto	94.000	107.367	—	201.367	2.416.404
Jefe de Máquinas	89.000	105.951	11.500	206.451	2.477.412
Jefe de Máquinas adjunto	89.000	105.951	—	194.951	2.339.412
Primer Oficial	76.000	83.912	—	159.912	1.918.944
Segundo Oficial	68.000	62.328	—	130.328	1.563.936
Tercer Oficial	65.000	46.762	—	111.762	1.341.144
Cuarto Oficial	63.000	34.271	—	97.271	1.167.252
Maestranza 1. ^a	57.000	25.320	—	82.320	987.840
Maestranza 2. ^a	53.000	24.982	—	77.982	935.784
Subalternos 1. ^a	51.000	24.094	—	75.094	901.128
Subalternos 2. ^a	50.000	22.479	—	72.479	869.748
Alumnos	26.000	—	—	26.000	312.000

ANEXO NUMERO 4
CUADRO DE SALARIOS PARA 1981
-Magdalena del Mar-

Categorías profesionales	Sueldo base profesional	Plus tonelaje	Gratificación mando	Total bruto mensual	Total bruto anual
Capitán	94.000	73.900	14.000	181.900	2.182.000
Capitán adjunto	94.000	73.900	—	167.900	2.014.800
Jefe de Máquinas	89.000	76.808	11.500	177.308	2.127.696
Jefe de Máquinas adjunto	89.000	76.808	—	165.808	1.989.896
Primer Oficial	76.000	53.450	—	129.450	1.553.400
Segundo Oficial	68.000	40.933	—	108.933	1.307.196
Tercer Oficial	65.000	36.362	—	101.362	1.216.344
Cuarto Oficial	63.000	24.312	—	87.312	1.047.744
Maestranza 1. ^a	57.000	18.699	—	75.699	908.388
Maestranza 2. ^a	53.000	12.245	—	65.245	782.940
Subalternos 1. ^a	51.000	12.371	—	63.371	760.452
Subalternos 2. ^a	50.000	9.760	—	59.760	717.120
Alumnos	26.000	—	—	26.000	312.000

ANEXO NUMERO 5
Valor horas extras 1981

Categorías	Precio
Primer Oficial	447
Segundo Oficial	392
Tercer Oficial	350
Cuarto Oficial	338
Maestranza 1. ^a	302
Maestranza 2. ^a	291
Subalternos 1. ^a	279
Subalternos 2. ^a	267
Alumnos	94

Sobre estos importes se incrementará un 15 por 100 en servicio de petroleros y un 5 por 100 por cada trienio.

ANEXO NUMERO 6
Trienios

Para todas las categorías, 2.329 pesetas.

ANEXO NUMERO 7
Valor de módulos

Categorías	Petroleros y obos en servicio de petroleros	-Marqués de Bolárque- y obos en carga seca	-Magdalena del Mar-
Primer Oficial	574	552	469
Segundo Oficial	530	508	419
Tercer Oficial	484	464	382
Cuarto Oficial	439	421	347
Maestranza 1. ^a	393	378	311
Maestranza 2. ^a	348	335	276
Subalternos 1. ^a	303	290	241
Subalternos 2. ^a	258	247	204

11668

RESOLUCION de 4 de mayo de 1981, de la Dirección General de Trabajo, por la que se homologa la revisión de las tablas salariales del Convenio Colectivo de las industrias de Marroquinería, Cueros Repujados y Similares de Madrid, Toledo, Ciudad Real, Cuenca, Segovia, Avila y Guadalajara.

Visto el acuerdo de revisión salarial y de jornada de trabajo, suscrito con fecha 20 de abril de 1981 entre las representaciones de la Asociación Empresarial de Fabricantes de Marroquinería, Artículos de Viaje e Industrias conexas de la Zona Centro y de los Trabajadores de Comisiones Obreras y de la Unión General de Trabajadores, que constituyen la Comisión Negociadora, en cumplimiento y desarrollo de lo estipulado en el Convenio Colectivo, de ámbito interprovincial, de las industrias de Marroquinería, Cueros Repujados y Similares.

Resultando que el mencionado Convenio fue homologado por Resolución de esta Dirección General de Trabajo de fecha 5 de mayo de 1980, al amparo de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, que en su artículo noveno se dispone que a partir de los seis meses de entrada en vigor del Convenio se revisará la tabla salarial y se procederá a la modificación de las retribuciones establecidas.

Considerando que la competencia para este trámite viene otorgada a esta Dirección General por el artículo 14 de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, en relación con la disposición transitoria quinta de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, que aprobó el Estatuto de los Trabajadores.

Considerando que por tratarse de revisión estipulada en Convenio vigente a los demás efectos y tramitado conforme a la legislación anterior, ya citada, procede se siga la misma tramitación para el presente acuerdo de revisión.

Vistos los preceptos legales citados y demás de general aplicación,

Esta Dirección General de Trabajo resuelve:

Primero.—Homologar la revisión salarial acordada con fecha 20 de abril de 1981, así como la modificación del artículo 17 del mencionado Convenio de Marroquinería, Cueros Repujados y Similares de Madrid, Toledo, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara, Segovia y Avila, cuyo párrafo 1.º quedará redactado de la siguiente forma: «la duración máxima de la jornada de trabajo será de mil novecientas cincuenta y cuatro horas anuales de trabajo efectivo en jornada partida y de mil novecientas nueve horas anuales de trabajo efectivo en jornada continuada».