

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

18522 *RESOLUCION de 20 de mayo de 1986, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo para el personal de flota de la Empresa «Compañía Española de Petróleos, Sociedad Anónima» (CEPSA).*

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Compañía Española de Petróleos, Sociedad Anónima» (CEPSA), personal de flota, que fue suscrito con fecha 16 de abril de 1986, de una parte por la representación de la Empresa, en representación de la misma, y de otra por el Comité de Empresa, en representación de los trabajadores, 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, 20 de mayo de 1986.—El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO ENTRE LA EMPRESA COMPAÑIA ESPAÑOLA DE PETROLEOS, SOCIEDAD ANONIMA (CEPSA), Y SU PERSONAL DE MAR

I. Disposiciones generales

1.1 *Ámbito de aplicación funcional.*—El presente Convenio tiene ámbito de Empresa, y de conformidad con lo dispuesto en la vigente Ley, afectará a la «Compañía Española de Petróleos, Sociedad Anónima», y a la totalidad de los buques de su propiedad, así como los fletados con tripulación propia.

1.2 *Ámbito de aplicación personal.*—El presente Convenio afecta a la totalidad de los trabajadores fijos y temporales, a excepción de los contratados en prácticas o en formación que, en el momento de la entrada en vigor de éste, presten sus servicios en la flota de la «Compañía Española de Petróleos, Sociedad Anónima», así como los que ingresen en la misma durante el período de vigencia, que ostenten alguna de las categorías profesionales que se reseñan en el artículo 3.4, clasificación profesional, de este Convenio.

Los tiempos de los contratos temporales que se celebren se entenderán, en todo caso, por tiempos de embarque. En ningún caso, estos tiempos de embarque superarán los seis meses sin haber disfrutado las correspondientes vacaciones.

De cualquier forma, al término del contrato se liquidarán las partes proporcionales que correspondan por los descansos no disfrutados.

1.3 *Ámbito de aplicación temporal.*—El presente Convenio entrará en vigor a la hora cero del día 1 de enero de 1986, y tendrá una duración de un año, por lo que quedará resuelto el día 31 de diciembre de 1986, a las veinticuatro horas, prorrogándose tácitamente para años sucesivos si no lo denuncia cualquiera de las partes, con una antelación mínima de un mes a la fecha de vencimiento, ante la autoridad laboral. No obstante, ambas partes acuerdan específicamente que determinados puntos entren en vigor en las fechas siguientes:

1.º de abril de 1986:

- Cuadros indicadores.
- Anulación descanso compensatorio barcas y mayorga.
- Horas extraordinarias en periodos nocturnos personal con jornada de día.
- Supresión bonificación cervezas y refrescos.

1.º de agosto de 1986:

- Seguro de Vida.
- Seguro Extraprofesional de Accidentes.

Si como consecuencia de situaciones especiales, creadas durante la vigencia de este Convenio, alguna de las partes determinara la necesidad de revisar algún punto no económico, se reunirían ambas partes a fin de intentar llegar a un acuerdo.

1.4 *Unidad Empresa.*—Queda expresamente reconocido por los representantes de los trabajadores y por los de la Empresa que CEPSA-Flota está integrada de hecho y de derecho dentro de la unidad de Empresa CEPSA, y que, debido a las características especiales de la flota, así como a la diferente Reglamentación que normaliza sus actividades laborales, ésta negociará su Convenio Colectivo de forma independiente.

1.5 *Unidad de flota.*—A los efectos de observancia y cumplimiento del presente Convenio, y de la prestación profesional de servicios por parte de sus tripulantes, se ratifica el principio de «unidad de flota», reconociéndose expresamente la facultad de la Dirección de CEPSA para decidir sobre transbordos de los tripulantes entre cualesquiera de los buques de la Empresa o fletados por ella en «bare-boat» con tripulación propia, así como traslados a tierra en comisión de servicio, a fin de satisfacer necesidades de servicio y/o formación profesional del tripulante, todo ello con sujeción a las condiciones pactadas en este Convenio y a los supuestos previstos en la legislación vigente.

1.6 *Integración y vinculación a la totalidad.*—El presente Convenio constituye un todo orgánico y las partes quedarán mutuamente vinculadas al cumplimiento de su totalidad.

1.7 *Normas subsidiarias.*—En lo no previsto en este Convenio se estará a lo dispuesto en el Estatuto de los Trabajadores y en la legislación que regula las relaciones laborales del trabajo en la mar.

1.8 *Revisión por coste de vida.*—En el caso de que el Índice de Precios al Consumo (IPC) establecido por el INE, registrase al 31 de diciembre de 1986 una variación acumulada, respecto al 31 de diciembre de 1985, superior al 8 por 100, se efectuará una revisión salarial tan pronto se constate esta circunstancia, sobre el exceso sobre la indicada cifra, en función del índice que publique el INE.

El porcentaje de revisión a efectuar, en su caso, será del 100 por 100 de dicho exceso.

El incremento que, de cumplirse el supuesto anterior, deba aplicarse, tendrá efectos económicos desde las fechas de entrada en vigor de los conceptos salariales, de acuerdo con el contenido del punto 1.3, ámbito de aplicación temporal, y se efectuará sobre los salarios y demás conceptos económicos de repercusión directa utilizados para realizar los aumentos pactados en el presente Convenio Colectivo.

1.9 *Comisión Paritaria.*—Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio, se establece de acuerdo con el artículo 85.2, apartado d), del Estatuto de los Trabajadores, una Comisión Paritaria compuesta por un número de miembros variable, que será acordado por ambas partes, en función a la naturaleza de los temas a tratar.

Las partes someterán cuantas dudas, discrepancias o conflictos pudieran derivarse de la interpretación o aplicación del presente Convenio a esta Comisión, que resolverá lo que proceda en el plazo más breve posible.

II. Retribución

2.1 *Percepciones.*—Las percepciones salariales brutas del personal incluido en el ámbito de aplicación de este Convenio serán las siguientes:

- Salario base.

- Complementos salariales:

a) Personales: Premio de antigüedad.

b) De puesto de trabajo: Plus de tonelaje.

c) De vencimiento periódico superior al mes: Gratificaciones extraordinarias.

d) De calidad y cantidad de trabajo:

- Variables: Complemento de festivos, horas extraordinarias, plus de UMS.

- Fijo: Suplemento fijo.

2.2 *Salario base.*—Se devengará siempre que los tripulantes se encuentren en las siguientes situaciones:

a) Embarcado.

b) Comisión de servicio.

c) Vacaciones.

d) Licencia con derecho a salario.

e) Espera de embarque.

f) Órdenes de la Compañía.

Tendrán los valores que figuran en la tabla salarial (anexo número 2) para cada categoría profesional.

2.3 *Complementos personales:*

2.3.1 *Premio de antigüedad.*—Como premio a la antigüedad en la Empresa, cada trabajador gozará de un trienio de 2.817 pesetas/mes y de quinquenios indefinidos de 5.634 pesetas/mes.

Estos premios de antigüedad tendrán los mismos valores para todas las categorías profesionales, devengándose a partir del día 1

del mes en que se cumplan los tres años de servicio en la Empresa el primer trienio, y a partir del día 1 de los sucesivos períodos de cinco años, cada uno de los quinquenios.

2.4 Complementos de puesto de trabajo:

2.4.1 Plus de tonelaje:

2.4.1.1 Condiciones de su devengo.-Se devengará siempre que el tripulante se encuentre embarcado en los buques «Valencia», «Lérica», «Gerona», «Vitoria», «Zaragoza» y «Móstoles», o en situaciones asimiladas a embarque en estos buques.

Asimismo, devengarán plus de tonelaje los tripulantes de cualquier buque, no especificado anteriormente, que efectúe navegaciones a América y/o al sur del paralelo 6 norte, comenzando y terminando la percepción del plus en el meridiano 16 oeste y/o el paralelo 28 norte, no procediendo devengo por situaciones asimiladas a embarque para estos casos.

En caso de efectuar viajes consecutivos a las zonas indicadas en el párrafo anterior, devengarán plus de tonelaje el período completo de duración de los mismos.

Se considera situación asimilada a embarque a estos efectos:

1. Al personal destacado a nueva construcción con devengo de plus de tonelaje.

2. Al personal que para cumplir una orden de embarque en estos buques permanezca fuera de su localidad de residencia.

3. Transbordos ordenados por la Compañía, incluyendo los del apartado 3.16, cuando en el buque de destino del tripulante transbordado se devengue plus de tonelaje.

4. Tripulantes en comisión de servicio procedentes de embarque en los buques mencionados y sólo hasta completar la campaña máxima.

2.4.1.2 Cuantía de plus de tonelaje.-La cuantía del plus de tonelaje se consigna en el anexo número 2.

Los barcos que, en un futuro, puedan entrar al servicio de la Empresa, se estudiará si procede su inclusión en el plus de tonelaje, con intervención del Comité de Empresa.

2.5 Complementos de periodicidad superior al mes:

2.5.1 Gratificaciones extraordinarias.-Se percibirán dos gratificaciones extraordinarias, una en junio, referida al primer semestre, y otra en diciembre, correspondiente al segundo semestre.

Su importe será igual al del salario base incrementado, en cada caso, con el premio de antigüedad que a cada tripulante le corresponda.

La paga extraordinaria de junio se abonará, junto con la del mes, el día 30 del mes de junio. Asimismo, la paga extraordinaria de diciembre se abonará, junto con la del mes, el día 22 de diciembre.

Se devengará siempre que el tripulante se encuentre en situación en la que perciba salario o complemento de ILT.

2.6 Complementos de calidad y cantidad:

2.6.1 Complemento de festivos.-Este complemento se devengará en las siguientes situaciones:

- El personal sujeto a guardia, señalado en el cuadro indicador que como anexo número 4 se incluye en este Convenio Colectivo, tendrá derecho a percibir cuatro pluses los sábados y ocho los domingos y festivos, durante el tiempo embarcado, cualquiera que sea la situación del buque.

- Asimismo, percibirá este complemento el personal que, no estando sujeto a guardia, en algún momento la realice por ser reforzado este servicio en determinados puertos.

No obstante, la garantía de esta percepción, el Capitán podrá eximir de guardia al personal que, aun siguiendo en el cuadro indicador, no lo considere necesario, dada la situación del buque.

Cuando el número de tripulantes de una categoría sea superior al número de puestos sujetos a guardias, se establecerá una rotación quincenal para que todos los tripulantes se beneficien por igual del descanso.

- Tendrán los valores que, para cada categoría profesional, figuran en la tabla (anexo número 2).

2.6.2 Horas extraordinarias.-Tendrán los valores que para cada categoría figuran en la tabla (anexo número 2).

El importe, pactado en este Convenio, del precio de las horas extraordinarias, se establece como un pacto más del mismo, pero unido necesariamente a su totalidad.

Las horas extraordinarias se computarán como de sesenta minutos, abonándose como hora completa la fracción de dicho tiempo.

Para el personal de día, como consecuencia de tener un horario de trabajo cuyo cómputo anual es inferior al establecido, para llegar a éste, se establece que las primeras cincuenta y una horas mensuales, o la parte proporcional, que se realicen una vez

concluida la jornada laboral, se compensan con el descanso compensatorio, no considerándose, a estos efectos, las realizadas en período nocturno, de veintidós a seis horas, que, en cualquier caso, serán extraordinarias. No obstante, con el fin de igualarlos al personal de guardia, se abonarán las citadas cincuenta y una horas al precio previsto en el anexo número 2, para el complemento de festivos.

Lo indicado anteriormente no implicaría que se hubiera de llegar al tope mensual de las cincuenta y una horas.

Las horas que se realicen por encima del tope fijado y las realizadas en período nocturno tendrán la consideración de extraordinarias a todos los efectos.

2.6.3 Plus UMS.-El plus de UMS es el que se indica, para cada categoría y tipo de buque, en el anexo número 5, norma de régimen de trabajo UMS.

2.6.4 Suplemento fijo.-Se consolidan, como consecuencia de la asunción de funciones por parte de los tripulantes, dada la reducción de cuadros indicadores y de la supresión de la bonificación al consumo de cervezas y refrescos a bordo, dos suplementos fijos para todo el personal de la plantilla de flota, en la cuantía que se establece en el anexo número 18, que se percibirán en los meses de marzo y septiembre, correspondiendo su devengo al primer y segundo semestre del año respectivamente.

Se devengará siempre que el tripulante se encuentre en situación en la que perciba salario o complemento de ILT.

A efectos de los incrementos que se produzcan en años sucesivos, se establece que el importe consolidado es el indicado en el anexo número 18 para el segundo semestre.

III. Organización del trabajo

3.1 Escalafones.-La Dirección de la Compañía confeccionará el escalafón cada dos años, comprometiéndose a la publicación del mismo durante el primer semestre de 1986.

Las variaciones que se produzcan en el mismo serán comunicadas mensualmente al Comité de Empresa.

Después de cada concurso, se actualizará el escalafón mediante un anexo.

El escalafón estará cubierto por el cuadro indicador, más los siguientes porcentajes de exceso sobre los puestos de cuadro indicador:

	Porcentaje
Primeros Oficiales de Cubierta	40
Primeros Oficiales de Máquinas	40
Segundos Oficiales de Cubierta	40
Segundos Oficiales de Máquinas	44
Mecánicos Navales	40
Caldereros	25
Operarios Mecánicos	40
Electricistas	40
Ayudantes de Cocina	25
Contramaestres	33
Bomberos	31
Cocineros	39
Marineros	35

No obstante lo anterior, no se considerarán Capitanes y Jefes de Máquinas titulares para los bb/tt «Moncloa» y «Arapiles».

3.2 Oficiales Radiotelegrafistas.-La clasificación de los Oficiales Radiotelegrafistas se realizará de acuerdo a los siguientes porcentajes:

	Porcentaje
Primeros Radiotelegrafistas	40
Segundos Radiotelegrafistas	35
Terceros Radiotelegrafistas	25

3.3 Cuadro indicador.-Las tripulaciones mínimas con las que debe contar cada buque serán las indicadas en el cuadro indicador que se acompaña (anexo número 3).

Durante las reparaciones en astilleros y siempre que no afecte a la seguridad ni suponga recargo de trabajo para el resto de los tripulantes, se podrá reducir el cuadro indicador.

3.4 Clasificación profesional.-Las categorías profesionales de la flota de CEPESA serán las siguientes:

Oficialidad:

1. Capitán.
2. Jefe de Máquinas.
3. Piloto con Mando.
4. Oficial de Máquinas con Jefatura.
5. Primeros Oficiales.
6. Segundos Oficiales.
7. Terceros Oficiales.

Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera:

8. Mecánico Naval con Jefatura.
9. Mecánico Naval Mayor y Patrón Mayor Cabotaje.
10. Primer Mecánico Naval y Patrón de Cabotaje.
11. Segundo Mecánico Naval.

Maestranza:

12. Contramaestre, Calderero, Bombero, Cocinero, Electricista y Operario Mecánico.

Subalternos:

13. Engrasador y Ayudante de Cocina.
14. Marinero, Camarero de Oficiales y Camarero de Tripulación.
15. Limpiador, Mozo y Marmitón.

3.5 Jornada y horario de trabajo.—Dentro de lo establecido en la Ley 4/1983, de 29 de junio, que modifica el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores, Ley 8/1980, de 10 de marzo, y en el Real Decreto 2001/1983, de 28 de julio, que la desarrolla, la jornada de trabajo diaria a bordo será la siguiente:

- De lunes a viernes: Ocho horas diarias.
- Sábados: Cuatro horas.

Horario: Para el personal de guardia y servicios se mantendrán los horarios tradicionales. Para el personal de día el horario será:

En la mar:

- Lunes a viernes: De ocho a once y de doce a diecisiete.
- Sábados: De ocho a doce.

En puerto o reparación:

- Lunes a viernes: De ocho a dieciséis.
- Sábados: De ocho a doce.

En zonas especiales, y de mutuo acuerdo, podrán modificarse estos horarios.

La jornada de trabajo anual queda establecida en 1.810,66 horas.

Para compensar las horas en exceso y, concretamente, el descanso previsto en el artículo 22 del Real Decreto 2001/1983, se establece un descanso de 0,1126 que se devenga por cada día de embarque o situación asimilada de las definidas en el punto 3.6.3.

Este descanso se establece para la totalidad de los buques de nuestra flota, excepto para el «Mayorga» y las barcas de suministro «Spabunker-I» y «Spabunker-II», debido a que, por su actividad, permiten disfrutar los descansos correspondientes y, en consecuencia, no superar en cómputo anual la jornada pactada.

En el anexo número 19 se establecen las correspondientes normas que regulan el descanso compensatorio.

Tendrán carácter de fiestas laborales las enumeradas en el Real Decreto 2403/1985, estableciéndose como fiestas de carácter local los días 16 de julio (Nuestra Señora del Carmen) y 4 de diciembre (Santa Bárbara).

3.6 Vacaciones.—Las vacaciones se regirán por las siguientes normas:

3.6.1 Número de días.—El personal de flota embarcado en los buques de CEPESA devengará 0,50 días de vacaciones por cada día de embarque o situación asimilada a ésta, tal como se define en el punto 3.6.3.

Se garantiza a todo el personal un mínimo de treinta días naturales de vacaciones dentro de cada año.

3.6.2 Disfrute de vacaciones.—El disfrute de las vacaciones devengadas se efectuará entre los setenta y cinco y ciento veinte días de embarque, en todos los buques, siendo la campaña normal de ciento cinco días.

La Compañía dispondrá de dos días sobre el máximo de la campaña para casos excepcionales.

Se pacta expresamente que, durante las vacaciones, incluido el descanso compensatorio, se podrá interrumpir el disfrute de las mismas siete días antes de su finalización, periodo durante el cual el tripulante debe estar localizable, notificando su paradero en caso de encontrarse fuera de su domicilio, quedando los días pendientes acumulados al siguiente periodo de vacaciones.

A ningún tripulante se le podrá interrumpir el disfrute de sus vacaciones antes de los treinta y ocho días o de los cuarenta y seis en caso de que disfrute el descanso compensatorio.

Semanalmente se comunicará a los barcos las previsiones de desembarque.

3.6.3 Situaciones asimiladas a embarque a efecto de vacaciones.—Se considera situación asimilada a embarque:

1. Las situaciones de ILT fuera de su localidad de residencia.
2. Las esperas fuera de la localidad de residencia del tripulante y los viajes oficiales, cuando superen un día y sólo por el exceso.

3. Los transbordos ordenados por la Compañía. Tendrán consideración de transbordo oficial los relacionados en el punto 3.16 de este Convenio Colectivo.

4. La comisión de servicio ordenada por la Compañía, exceptuando la recogida en el punto 5.13 de este Convenio.

3.7 Permisos particulares.—La Compañía atenderá, en la medida que las necesidades del servicio lo permitan, las solicitudes de permisos particulares que se produzcan.

Por lo que respecta a la cotización a la Seguridad Social durante el tiempo de duración de estos permisos, se estará a lo siguiente:

3.7.1 En los permisos particulares de duración inferior a un mes no se producirá baja en la Seguridad Social, y la cotización se efectuará por la base de cotización mínima correspondiente a su categoría profesional.

3.7.2 En los permisos particulares de duración de un mes o superior a un mes se producirá la correspondiente baja en la Seguridad Social, entendiéndose que, durante el periodo de duración del permiso, queda suspendido el contrato de trabajo a todos los efectos.

3.8 Periodos de prueba.—Se establecen en este Convenio, indicándolo siempre por escrito en los contratos de trabajo, los siguientes periodos de prueba:

Oficiales: Ciento veinte días.

Maestranza y Subalternos: Sesenta días.

3.9 Promoción:

a) Oficiales:

1. Los ascensos a la categoría de Segundos Oficiales de Cubierta y de Máquinas se efectuarán, alternativamente, por antigüedad y elección.

El turno de ascenso por elección se realizará una vez fijado el número de vacantes, por votación secreta de todos los Capitanes o Jefes de Máquinas, en su caso, según el Departamento de que se trate, y dos inspectores designados por la División Transportes, de un número de candidatos equivalentes al número de puestos a cubrir.

Recibidas las listas de candidatos en la Jefatura de la División Transportes, se efectuará un cómputo de los mismos, siendo elegidos los que obtengan mayor número de votos. En caso de empate, se decidirá por antigüedad.

2. Los ascensos a la categoría de Primeros Oficiales de Cubierta y de Máquinas se cubrirán por elección entre los Oficiales que tengan el título de Capitán, Jefe de Máquinas o Primer Oficial Radiotelegrafista.

El sistema a seguir será el siguiente:

Todos los Capitanes o Jefes de Máquinas, en su caso, según el Departamento de que se trate, propondrán dos candidatos por cada vacante.

Recibidas las listas de candidatos en la Jefatura de la División Transportes, ésta los ordenará de mayor a menor número de votos obtenidos.

La Jefatura de la División elegirá libremente: Si hay una vacante, entre los dos primeros; si hay dos vacantes, entre los cuatro primeros, y así sucesivamente, según el número de vacantes.

3. Los ascensos de Oficiales Radiotelegrafistas seguirán las siguientes normas:

Para ascensos de Terceros a Segundos Oficiales Radiotelegrafistas:

50 por 100 por rigurosa antigüedad.

50 por 100 por baremo establecido de la siguiente forma:

- Informe Capitanes: 3 puntos.
- Titulación adicional: 3 puntos.
- Informe Primeros Radios: 2 puntos.
- Historial de Navegación: 2 puntos.

Para ascender a Primeros Oficiales Radio será requisito indispensable la posesión del título de Oficial Radio de Primera clase. Se utilizarán los mismos baremos establecidos para los ascensos a Segundos Oficiales, haciéndose la selección de acuerdo a lo establecido en el presente Convenio para ascensos a Primeros Oficiales.

Las actas de puntuación serán remitidas al Comité de Empresa.

b) Maestranza y Subalternos: La provisión de los ascensos de estos grupos profesionales se realizará de acuerdo con la norma establecida en el anexo número 6.

c) Los ascensos se harán públicos, para general conocimiento, en la fecha que se produzcan.

3.10 Trabajos de categoría superior.—El desempeño de trabajos de categoría superior para cubrir vacantes por enfermedad, accidentes, vacaciones, licencias, servicio militar y otras análogas no dará lugar a la consolidación de la categoría, si bien el que desempeñe la plaza superior tendrá derecho, a todos los efectos, a la retribución correspondiente a la plaza que ocupa temporalmente.

Para desempeñar estos trabajos, la Compañía elegirá libremente al personal más idóneo prescindiendo del escalafón.

3.11 Formación profesional:

3.11.1 Cursillos Capitanes y Jefes de Máquinas para Oficiales.—Respecto a los cursillos para Capitanes y Jefes de Máquinas, se fija un cupo del 6 por 100.

a) El cupo del 6 por 100 se refiere, exclusivamente, a los Oficiales que vayan a realizar el curso por primera vez.

b) La matriculación y la asistencia a los exámenes habrá de demostrarse documentalmente.

c) Se concederá licencia retribuida para la realización de estos cursos y por una sola vez.

d) La duración de esta licencia será igual a la duración de los cursos.

e) En cuanto a la antigüedad, vinculación y selección, etc., se estará a lo previsto en el artículo 80 de la OTMM.

f) La fecha tope de solicitud de estos cursillos será la de 31 de agosto de cada año.

3.11.2 Exámenes para Oficiales de Radio.—Para la obtención del título de Oficial de Radio de Primera, se concederá una licencia de treinta días como máximo, en las condiciones económicas establecidas para Capitanes y Jefes de Máquinas.

En cualquier caso, la matriculación y asistencia a exámenes habrá de demostrarse documentalmente.

3.11.3 Titulación personal barcazas.—En caso de que el personal seleccionado para ocupar los puestos de Mecánico Naval en las barcazas a que hace referencia el anexo número 7 no disponga de estas titulaciones, la Compañía le facilitará los medios necesarios para la obtención de los citados títulos, cubriendo temporalmente las plazas con personal de Maestranza, si fuera posible.

3.11.4 Cursillos formación profesional:

a) La Empresa concederá las licencias retribuidas necesarias para la realización de los cursos que, por disposición de la Administración, se exijan para cargos de Mando y Jefatura de Departamento.

b) Los cursos considerados por la Empresa como necesarios para el desempeño del puesto de trabajo correrán íntegramente a cargo de la Empresa, siendo obligatoria la asistencia a los mismos.

c) La Empresa sufragará el coste de los cursos considerados por la Dirección como de formación y promoción a los tripulantes que los soliciten.

d) La duración de estas licencias será igual a la duración de los cursos.

3.11.5 Ejercicios de adiestramiento sobre seguridad.—La realización de los ejercicios de adiestramiento sobre seguridad se llevarán a cabo, siguiendo las directrices de la norma creada a tal efecto, durante la jornada de trabajo en días laborables. Será obligatoria la asistencia.

3.12 Puestos de trabajo en tierra.—Se pacta la oportuna norma (anexo número 8).

3.13 Excedencias especiales.—La Dirección de la Compañía concederá las peticiones de las excedencias que, con carácter especial, se soliciten para ocupar puestos de trabajo en tierra, siempre que se den los siguientes requisitos:

1. Se exigirá una antigüedad mínima de tres años.

2. La duración de la excedencia será de doce, dieciocho o veinticuatro meses.

3. Esta excedencia especial podrá disfrutarse dos veces durante la vida profesional del tripulante, mediando, entre cada una de ellas, al menos cuatro años de servicio.

4. Las normas para petición de reingreso, cómputo de antigüedad y demás derechos y obligaciones de estas excedencias serán las establecidas en la legislación vigente para excedencias voluntarias.

3.14 Viajes.—En esta materia se estará a lo regulado en el anexo número 9.

3.15 Recargo por falta de tripulantes.—Cuando por causas imprevisibles o de fuerza mayor, un buque se hiciera a la mar sin tener completa la tripulación fijada en el cuadro indicador, los emolumentos del tripulante ausente se entregarán trimestralmente al Comité de Empresa, para, con su importe, atender necesidades sociales. Asimismo se pasará informe mensual al respecto.

Las vacantes se cubrirán en el próximo puerto de escala.

3.16. Estancias en zonas excluidas a efectos del Seguro de Guerra de Navegación.—Si se planteara la necesidad de enviar algún buque a un puerto situado en zona excluida a efectos del Seguro de Guerra de Navegación, o durante la estancia de un buque se produjera en la zona declaración de guerra, entendiéndose como tal aquella en que la Entidad aseguradora del buque exige una sobreprima igual o superior al 0,1 por 100, se tendrá en cuenta lo siguiente:

1. Caso de conocerse con antelación el hecho de ir a estas zonas, la Compañía comunicará al buque, en el último puerto, la sobreprima vigente en ese momento:

— Los tripulantes podrán optar entre realizar el viaje o no hacerlo. En el primer caso percibirán una prima especial por cada día de permanencia en la zona, de acuerdo con el apartado número 3 de este punto.

— Los tripulantes que optaran por no realizar el viaje serán transbordados a otro buque. En el supuesto de no ser posible el transbordo, el tripulante disfrutará de las vacaciones que le correspondan, no pudiéndosele mantener en esta situación por un período superior a siete días, transcurrido el cual pasarán a la situación de expectativa de embarque.

2. En caso de producirse declaración de guerra durante la estancia de un buque en alguna zona o el buque se dirija a una zona declarada como excluida a efectos del Seguro de Guerra de Navegación, sin que ello se conociera antes de partir, los tripulantes percibirán una prima especial por cada día de permanencia en la zona, de acuerdo con el apartado número 3 del presente punto.

En todo caso, los tripulantes que lo deseen deben de tener opción a desembarcar del buque antes de la entrada en la zona declarada como excluida a efectos del Seguro de Guerra de Navegación.

3. Los tripulantes que realizaran el viaje percibirán una prima especial, de acuerdo con el cuadro siguiente:

Sobreprima de la Entidad aseguradora	Con opción a desembarcar	Sin opción a desembarcar
	Porcentaje	Porcentaje
De 0,1 a 0,24	50	100
De 0,25 en adelante	150	300

Estas sobreprimas están referidas al puerto de destino en la zona.

Sus importes por categoría se recogen en el anexo número 10.

4. Se contratará una póliza de accidentes para riesgos de guerra por el tiempo de permanencia en zona excluida, a efectos del Seguro de Guerra de Navegación, por los siguientes valores:

- Muerte: 17.809.000 pesetas.
- Invalidez: 35.618.000 pesetas.

5. En cualquier caso, si se produjera declaración de guerra, se comunicaría esta circunstancia al Comité de Empresa.

6. En la situación actual, y en caso de considerarse, de acuerdo con lo anterior, zona excluida a efectos del Seguro de Guerra de Navegación el golfo Pérsico, la prima se devengará a partir del paralelo de Fujairah.

Asimismo, la Compañía no cambiará el puerto de destino del buque a un puerto incluido en zona de guerra una vez superado el paralelo de Fujairah. Si, excepcionalmente, lo hiciera, enviando el buque a uno de estos puertos, las primas sin opción a desembarcar se duplicarán.

3.17 Trabajos extraordinarios primados.—La norma sobre trabajos primados se recoge en el anexo número 11.

3.18 Familiar acompañante.—Se pacta (anexo número 12) una norma que regula el embarque de familiares acompañantes de los tripulantes.

3.19 Ropa de trabajo.—Se pacta (anexo número 13) una norma que establece las especificaciones de la ropa de trabajo y calendario de entrega de la misma.

3.20 Petición de cambio de tráfico.—Previo solicitud, realizada por escrito en el momento de su desembarco, los tripulantes que hubiesen efectuado tres campañas seguidas en un mismo tipo de tráfico podrán, si lo estiman conveniente, realizar dos campañas en tráfico distinto.

3.21 Collas de aprovisionamiento.—Se contratarán collas de aprovisionamiento, siempre que sea posible y el volumen de aprovisionamiento así lo requiera. Dichas collas se encargarán de la estiba de gambuzas, paños, etc.

En los puertos nacionales se contratarán siempre.

En el caso de que la operación de embarque sea realizada por la tripulación, las condiciones económicas serán las pactadas en la norma de trabajos extraordinarios primados (anexo número 11).

3.22 Trabajos de categoría inferior.—Se estará a lo dispuesto en el artículo 23.4 del Estatuto de los Trabajadores. En casos excepcionales, conjuntamente con el Comité de Empresa y en las reuniones periódicas ordinarias, se decidirán las soluciones a tomar en cada caso particular.

Cuando en un buque haya más marineros o engrasadores que los recogidos en su cuadro indicador, el excedente tendrá derecho a la parte proporcional de los pluses correspondientes.

3.23 Transporte de tripulantes.—La Compañía proporcionará transporte a los tripulantes en aquellos puertos donde no se disponga de transporte público regular, tales como Hondura, Dique Este, Tarragona (ENPETROL), Melanara, Lanzarote, Ceuta, Algeciras, Huelva, Muelle Sur y superpuerto de Bilbao.

3.24 Servicio lanchas.—En los puertos de Algeciras y Tenerife el horario del servicio de lanchas se establecerá ateniéndose al de cambios de guardia, llegada y salida del buque y demás necesidades del servicio, y se efectuará siempre que sea solicitado por algún tripulante.

En los demás puertos, tanto nacionales como extranjeros, este horario se atenderá al del servicio local de lanchas, si lo hubiere, y siempre que se solicite.

3.25 Manutención.—La Compañía proporcionará una alimentación adecuada a la vida de a bordo. A tal fin, la subvención será la necesaria en atención al tráfico y puertos de escala.

Los frigoríficos y oficios dispondrán de alimentos básicos para uso de los tripulantes.

3.26 Pérdida de equipaje a bordo.—En caso de pérdida total o parcial del equipaje debido a siniestros producidos a bordo, los tripulantes tendrán derecho a ser indemnizados por la Compañía.

Esta indemnización, de un importe de 125.000 pesetas, excluye la pérdida de dinero y artículos de valor tales como joyas, relojes de oro, etc.

IV. Obra social

4.1 Jubilación.—Se garantiza al personal ya jubilado una percepción anual bruta de 618.557 pesetas, durante 1986, entre pensión de la Seguridad Social y complemento de Empresa.

La jubilación para el personal en activo queda regulada, durante la vigencia del presente Convenio, por las normas recogidas en el anexo número 14.

4.2 Viudedad.—Se garantiza a las viudas de empleados de la Compañía una percepción anual bruta de 488.374 pesetas, durante el año 1986, entre pensión de la Seguridad Social y complemento de Empresa.

4.3 Orfandad.—Con las condiciones que se establecen en el anexo número 15 al presente Convenio, los huérfanos de empleados de la Compañía, escolarizados y con edad comprendida entre cuatro y dieciocho años, tendrán derecho a percibir el coste de la enseñanza que venían percibiendo en el momento del fallecimiento del padre o de la madre, así como los gastos de asistencia al comedor del Centro escolar.

La prestación de orfandad, regulada en el anexo número 15 al presente Convenio, queda establecida en 18.277 pesetas, percibiéndose durante cada uno de los doce meses del año.

4.4 Seguro de vida.—Se establece el capital de este Seguro en 1.361.000 pesetas, aportando, a estos efectos, la Empresa los fondos necesarios para cubrir el 50 por 100 de la prima, regulándose el mismo, así como la calificación y graduación de los siniestros, por lo establecido en la póliza vigente.

A los efectos de determinar la fecha de una invalidez permanente total o invalidez permanente absoluta, se estará a la reconocida como de efectos en el dictamen de la Comisión de Evaluación de Incapacidades, o cualquier otro Organismo competente de la Seguridad Social.

El personal que se jubile a partir del 1 de junio de 1984 continuará en la póliza, siendo a su cargo la prima promedio, salvo que desee, expresamente, ser dado de baja en la misma.

Cualquier ampliación futura de la póliza afectará exclusivamente al personal en activo.

El saldo de la aportación del personal que resulte al efectuar la liquidación definitiva de los costes de la póliza será mantenido hasta la liquidación del periodo siguiente.

4.5 Seguro complementario de accidente.—Como complemento a las garantías establecidas en el Régimen General de la Seguridad Social, la Compañía establece un seguro de accidentes para el personal sujeto a Convenio, con las siguientes indemnizaciones:

Muerte: 4.240.000 pesetas.

Invalidez: 8.480.000 pesetas.

En el anexo número 21 se regulan las condiciones por las que se regirá este seguro.

4.6 Ayuda escolar.—Se establece un fondo de 3.403.000 pesetas anuales brutas, que se pondrán a disposición del Comité de Empresa, dentro de los primeros días de octubre. Las normas de reparto de este fondo son las siguientes:

a) Obtención del derecho: Tendrán derecho a la utilización de este fondo los hijos de empleados fijos y en activo de la flota de CEPESA, así como los hijos de los empleados en situación de jubilación e invalidez permanente total, comprendidos entre los seis y veintiséis años, y cursando estudios.

b) Solicitud y justificación: Para percibir la ayuda escolar será requisito imprescindible solicitarla con antelación al 31 de octubre de cada año, justificando el parentesco mediante fotocopia del libro de familia, y que se encuentran realizando los estudios correspondientes mediante fotocopia de la matrícula.

c) Importe de la ayuda: Una vez recibidas las solicitudes se dividirá el total del fondo entre todas ellas, abonándose las cantidades resultantes en nómina.

Este fondo ha sido incrementado en la cantidad correspondiente, a efectos de incluir como beneficiarios del mismo al personal pasivo de TIP.

4.7 Ayuda de incapacidad laboral transitoria.—El personal en situación de ILT percibirá las prestaciones establecidas por la Ley.

Con independencia de lo anterior, se pactan en este Convenio (anexo número 16) las normas para el establecimiento de complementos en esta situación.

Todo el personal, en el momento de recibir el parte de baja o de alta médica, deberá comunicarlo inmediatamente a la Oficina de Personal de Madrid, y remitir, antes de cinco días, los correspondientes partes a: Jefatura Relaciones Laborales, avenida de América, número 32, Madrid 28028. Los partes de confirmación de baja se remitirán a Jefatura Relaciones Laborales, como máximo, a los dos días de haberlos recibido. Asimismo estos documentos podrán ser entregados en las Inspecciones de Flota de Tenerife y Algeciras.

4.8 Invalidez provisional y permanente.—Tanto la situación de invalidez provisional como la permanente, quedan reguladas en las normas que se establecen en el anexo número 17.

4.9 Préstamos reglamentarios.—Se pactan (anexo número 20) las normas por las que se regirá la concesión de préstamos reglamentarios.

4.10 Ayuda para enseñanza especial.—Se garantiza la ayuda especial complementaria, con la misma prestación que en 1985, para ayudar a los gastos de reeducación de todos los hijos de los trabajadores, incapacitados físicos y psíquicos. Estas prestaciones serán administradas por los Servicios de Orientación Social.

4.11 Economato.—El personal que resida en localidad donde no haya economato de la Compañía recibirá una asignación mensual de 3.212 pesetas, cuya percepción es incompatible con la utilización del mismo.

4.12 Aval para vivienda.—La Compañía avalará préstamos hasta un importe global de 17.900.000 pesetas, para adquisición, cambio o mejora de vivienda.

La concesión de estos avales se regirá por las normas establecidas por la Compañía a este respecto.

En cuanto a la cuantía individual de estos avales será establecido en cada caso por la Comisión de Préstamos de Flota (extrarreglamentarios), a la vista de los ingresos anuales del solicitante, el plazo concedido por la Entidad de crédito y el mantenimiento de una rotación razonable que permita atender la demanda de créditos futuros.

Cuando la Compañía avale al empleado cifras superiores a 450.000 pesetas, éste se obliga a suscribir, con gastos a su cargo, una póliza de seguro de vida, por el importe de la diferencia entre la cuantía del préstamo y la mencionada cifra, designando beneficiaria a aquélla.

La Compañía primará con cinco puntos el tipo de interés establecido, en cada caso, por la Entidad de crédito.

A efectos de simplificar el trámite administrativo en la obtención del préstamo con aval y evitar los gastos ocasionados por la póliza del seguro de vida, el empleado podrá solicitar la bonificación de los cinco puntos de interés establecido, gestionando un préstamo personal por la cifra concedida en cualquier Entidad de crédito.

Entre la recepción de la solicitud del préstamo y su resolución por la Comisión mediará, como máximo, un periodo de dos meses.

4.13 Ayuda durante el Servicio Militar.—Los tripulantes que cumplan el Servicio Militar obligatorio, siendo casados o con familiares a su cargo, percibirán una cantidad mensual, mientras dure esta situación, equivalente a la dozava parte del salario anual fijo que tuviera consolidado en el momento de su incorporación a filas.

Los tripulantes solteros y sin familiares a su cargo percibirán, en idéntica situación y condiciones, el 40 por 100 de la cantidad indicada en el párrafo anterior.

V. Derechos sindicales

Independientemente de lo establecido en el artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores, se pactan los siguientes derechos sindicales:

5.1 Los miembros del Comité de Empresa y Delegados de Buque serán informados, si lo solicitan, de los resultados de los inventarios de la gambuza, pudiendo asistir a dichas operaciones.

5.2 Los modelos de contratos de trabajo serán conocidos por el Comité de Empresa. Todo trabajador, con carácter general, podrá exigir al inicio de su relación laboral el contrato de trabajo por escrito, así como certificado de trabajo al finalizar éste, haciendo constar el tiempo de servicio en la Empresa y clase de trabajo prestado.

5.3 Los miembros del Comité de Empresa dispondrán de una reserva de hasta cuarenta horas laborales mensuales, dentro del marco legal actualmente establecido y/o que en un futuro se establezca, para asistir a congresos, asambleas, juntas o cualquier clase de reuniones a que fueran reglamentariamente convocados como miembros del Comité de Empresa, así como para la realización de estos actos de gestión que debe realizar cada miembro del Comité de Empresa por encargo de éste o por razón de sus obligaciones específicas.

No se computará, en el tiempo legalmente establecido, el que se destine a actuaciones y reuniones llevadas a cabo por iniciativa de la Empresa.

5.4 Se pondrá a disposición del Comité de Empresa, en cada una de las Unidades de la Flota, un tablón de anuncios que ofrezca posibilidades de comunicación fácil y espontánea con los tripulantes, y adecuado para colocar comunicaciones e informaciones de contenido sindical o de interés laboral.

Las comunicaciones se fijarán siempre autorizadas por el Comité de Empresa, bajo la firma de cualquiera de sus miembros y/o sello de dicho Comité, debiendo conocerlas previamente el Capitán del buque, a los efectos de que pueda publicar sus oposiciones a las mismas, o exigir responsabilidades a que hubiera lugar.

Igualmente las comunicaciones que con este carácter publica la Compañía serán trasladadas al Comité de Empresa, a efectos de que éste proceda convenientemente.

En las Inspecciones de Tenerife y Algeciras existirán tableros de anuncios a los fines expuestos en el párrafo anterior, pudiendo utilizar el Comité, o cualquiera de sus miembros, las salas de reuniones de dichas Inspecciones, a los fines que estimen más adecuados para el desempeño de su misión, así como la utilización de teléfonos, télex, fotocopiadoras y material de oficina, previa comunicación al Inspector responsable o persona que le represente.

Asimismo tendrá acceso a la utilización de los medios de comunicación del buque para los mismos fines.

5.5 Se garantiza plenamente, y hasta dos años después del cese en el cargo, que no existirá discriminación o represalias por la actividad sindical de los miembros del Comité de Empresa, realizada conforme a las normas legales.

5.6 Se advertirá al personal, en el supuesto de que se le impute falta grave o muy grave, que puede solicitar asesoramiento al respecto, del Comité de Empresa o de cualquiera de sus miembros, desde que la Compañía inicie el proceso, para que éste pueda informar al respecto.

5.7 Los miembros del Comité de Empresa podrán disponer de las excedencias previstas en la legislación vigente.

5.8 Asimismo los miembros del Comité de Empresa dispondrán de permisos sin retribución, hasta diez días al año, para asistir a congresos y asambleas a las que fueran reglamentariamente convocados por las Centrales Sindicales o por los Organos de la Administración, en atención a su condición sindical.

Dispondrán de excedencias sin retribución, por elección en su Central Sindical, para desarrollar labores de su cargo representativo, fuera del ámbito de la Empresa, reintegrándose a su puesto de trabajo al término de la misma, comunicándolo por escrito y sin más trámites.

5.9 Los miembros de las secciones sindicales legalizadas, representativas en el seno de la flota, tendrán, previo visado del Comité de Empresa, los derechos de información relacionados en el apartado 5.4.

Asimismo los miembros responsables de estas secciones sindicales dispondrán de permisos sin retribución hasta diez días al año, para asistir a congresos y asambleas a los que fueran reglamentariamente convocados por las Centrales Sindicales u Organos de la Administración, en atención a su condición sindical.

Dispondrán de excedencias por elección en su Central Sindical en iguales condiciones a las indicadas en el punto 5.8.

5.10 Trimestralmente se informará al Comité de Empresa de las actividades económicas de la Compañía.

5.11 La Compañía pondrá un local adecuado a disposición del Comité de Empresa que reúna las condiciones debidas, con el correspondiente mobiliario y teléfono, en el que pueda desarrollar sus actividades sindicales representativas, deliberar entre sí y comunicarse con sus representados, facilitándoles el material de oficina necesario.

5.12 La Empresa descontará de la nómina de los tripulantes que lo soliciten por escrito las cuotas sindicales que le sean indicadas.

5.13 Dadas las características de la Marina Mercante, durante la vigencia del Convenio, el Comité de Empresa elegirá a uno de sus miembros que permanecerá continuamente en tierra como coordinador. Estará sujeto al régimen de percepciones de su categoría laboral, sin percepción de plus de tonelaje, disfrutando de treinta días naturales de vacaciones dentro del año. Las horas de exceso sobre las cuarenta horas de garantía, establecidas en el punto 5.3, se rebajarán a prorrata de las de los restantes miembros del Comité.

5.14 El Delegado de buque será miembro de la tripulación elegido por la misma. Tendrá capacidad para convocar asambleas, estar presente en la valoración de la gambuza, y ser miembro de los Comités de Seguridad e Higiene, podrá usar los medios del buque para comunicarse con el Comité de Empresa, y presenciar los exámenes de ascenso, no siendo discriminado por los actos que realice en función de su cargo. En lo referente a las comunicaciones tendrá las mismas prerrogativas que los miembros del Comité de Empresa.

En los buques donde hubiese un miembro del Comité, éste asumirá necesariamente las funciones de Delegado de buque.

VI. Garantía de estabilidad de empleo durante la vigencia del Convenio

Durante la vigencia de este Convenio la Compañía no despedirá a ningún trabajador fijo de plantilla por razones de organización.

ANEXO NUMERO 1

Masa salarial de repercusión directa

Remuneraciones fijas:

Salario base.
Antigüedad.

Remuneraciones eventuales:

Plus de tonelaje.
Complemento de festivos.
Plus de UMS.
Horas extraordinarias.
Suplemento a superior categoría.
Trabajos extraordinarios primados.
Gratificación por zona conflictiva.

Importes periodificados:

Gratificación extraordinaria.
Suplemento fijo.

Dotaciones sociales:

Vitudad.
Ayuda escolar.
Orfandad.
Compensación de economato.

Complementos de la Empresa por la Seguridad Social:

Complemento de la Empresa por enfermedad.
Complemento de la Empresa por accidente.
Pago único por jubilación.
Pago único por invalidez.

ANEXO NUMERO 2

TABLA SALARIAL

Nivel	Salario base y pagas extra	Plus tonelaje	Total anual		Horas extras	Complemento festivos
			Con plus	Sin plus		
Capitán.....	277.900	96.162	4.606.180	3.890.600	1.035	739
Jefe de máquinas.....	272.401	96.162	4.529.194	3.813.614	976	686
Piloto con mando.....	200.653	-	-	2.809.142	886	633
Maquinista con jefatura.....	196.762	-	-	2.754.668	886	622
Primeros oficiales.....	190.029	53.393	3.057.725	2.660.406	822	584
Segundos oficiales.....	168.483	50.786	2.736.681	2.358.762	712	508
Terceros oficiales.....	166.276	49.439	2.695.759	2.327.864	644	461
Mecánico naval jefe.....	120.115	-	-	1.681.610	600	329
Mecánico naval mayor.....	116.487	-	-	1.630.818	600	329
Primer mecánico naval.....	114.241	-	-	1.599.374	581	318
Segundo mecánico naval.....	112.410	-	-	1.573.740	566	314
Maestranza.....	111.698	29.215	1.781.173	1.563.772	553	309
Engrasador-Ayudante de cocina.....	98.419	27.532	1.582.743	1.377.866	508	286
Marinero-Camarero.....	97.633	23.965	1.545.195	1.366.862	500	284
Mozo-Marmitón-Limpiador.....	96.661	21.285	1.511.644	1.353.254	489	233

Antigüedad:

- Valor trienio: 2.817 pesetas.
- Valor quinquenio: 5.634 pesetas.

ANEXO NUMERO 3

CUADRO INDICADOR UMS

Buques - Categorías	Gero-na	Valen-cia	Lérida	Vito-ria	Zara-goza	Mós-toles	Albue-ra	As-torga	Tala-vera	Bai-lén	Mon-te-león	Mon-clos	Ara-piles	Ma-yorga	Spa-bun-ker-1	Spa-bun-ker-2	To-tales
Capitanes.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	13
Primeros oficiales.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	14
Segundos oficiales.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	14
Terceros oficiales.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	2	2	15
Oficiales de radio.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	13
Contramaestres.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	16
Bomberos.....	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	29
Marineros.....	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	-	-	45
Mozos.....	1	1	1	1	-	-	2	2	2	1	1	1	1	-	-	-	14
Camareros tripulación.....	1	1	1	1	1	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	8
Jefes de máquinas.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	13
Primeros Oficiales.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	13
Segundos oficiales.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	13
Terceros oficiales.....	1	1	1	1	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	7
Primer oficial electrónico.....	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Mecánico naval jefe.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
Primer mecánico naval.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	3
Caldereros.....	1	1	1	1	-	-	1	1	1	1	1	1	1	-	1	1	13
Operarios mecánicos.....	1	1	1	1	1	1	1	-	1	1	-	-	-	-	-	-	9
Electricistas.....	1	1	1	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Engrasadores.....	3	3	3	5	3	3	2	2	3	2	5	2	2	1	-	-	39
Limpiadores.....	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Cocineros.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	14
Ayudantes de cocina.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	13
Marmitones.....	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Camareros oficiales.....	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	-	-	-	22
Totales.....	28	28	28	32	24	23	25	25	27	23	25	20	20	10	6	6	350

ANEXO NUMERO 4

CUADRO INDICADOR PERSONAL EN REGIMEN DE GUARDIA UMS

Buques Categorías	Gerona	Valencia	Lérida	Vitoria	Zaragoza	Móstoles	Albuera	Astorga	Talavera	Bailén	Monte-león	Moncloa	Ara-piles	Mayorga	Spa-bun-ker 1	Spa-bun-ker 2	Totales
Capitanes.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	2
Primeros oficiales.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	14
Segundos oficiales.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	14
Terceros oficiales.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	2	2	15
Oficiales de radio.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	13
Contramaestres.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	3
Bomberos.....	-	-	-	-	-	-	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	17
Marineros.....	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	-	-	41
Mozos.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Camareros tripula-ción.....	1	1	1	1	1	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	8
Jefes de máquinas.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	2
Primeros Oficiales.....	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1	1	1	1	-	-	-	6
Segundos oficiales.....	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1	1	1	1	-	-	-	6
Terceros oficiales.....	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	4
Primer oficial electróni-co.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mecánico naval jefe.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
Primer mecánico naval.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	3
Caldereros.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	-	1	1	6
Operarios mecánicos.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Electricistas.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Engrasadores.....	-	-	-	3	-	-	-	-	3	2	5	2	2	1	-	-	18
Limpiadores.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cocineros.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	14
Ayudantes de cocina.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	13
Marmitones.....	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Camareros oficiales.....	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	-	-	-	22
Totales.....	12	12	12	19	12	11	14	14	20	18	21	18	18	10	6	6	223

ANEXO NUMERO 5

Norma de régimen de trabajo UMS

Objeto de la norma.—Debido al régimen especial de trabajo y mantenimiento en los buques dotados con sistemas de UMS, se requiere establecer un procedimiento de disponibilidad a efectos de atender los trabajos que pudieran surgir fuera de la jornada laboral. De acuerdo con lo anterior, se pacta la siguiente norma:

1. Cuadro indicador afectado.

1.1 Buques tipo «Valencia».

Primer Oficial de Máquinas, uno.
Segundo Oficial de Máquinas, uno.
Tercer Oficial de Máquinas, uno.
Engrasadores, tres.

1.2 Buques tipo «Astorga».

Primer Oficial de Máquinas, uno.
Segundo Oficial de Máquinas, uno.
Calderero, uno.
Engrasadores, dos.

1.3 Buques tipo «Móstoles».

Primer Oficial de Máquinas, uno.
Segundo Oficial de Máquinas, uno.
Operario Mecánico, uno.
Engrasadores, tres.

2. Jornada de trabajo y disponibilidad.—Como excepción al horario general, pactado en el punto 3.5 de este Convenio Colectivo, el personal indicado en el punto 1 del presente anexo realizará su jornada de trabajo de acuerdo con los siguientes horarios:

2.1 Buques tipo «Valencia».

2.1.1 Horario de la jornada laboral.

En la mar.		En puerto
Calderas encendidas	Calderas apagadas	
Sistema general de guardias.	Horario de personal de día	Sistema general de guardias.

2.1.2 Horario de la disponibilidad.—Cuando el buque se encuentre en la mar con las calderas apagadas, un Oficial y un Engrasador estarán, un día de cada tres, en situación de disponibilidad durante dieciséis horas, con el siguiente horario:
De 0,00 a 8,00, de 11,00 a 12,00 y de 17,00 a 24,00.

2.2 Buques tipo «Astorga».

2.2.1 Horario de la jornada laboral.

Categorías	En la mar	En puerto
Oficiales.	Horario de personal de día	Sistema general de guardias.
Caldereros y Engrasadores.	Horario de personal de día.	Horario de personal de día.

2.2.2 Horario de la disponibilidad.—Cuando el buque se encuentre en la mar, un Oficial estará, un día de cada dos, en situación de disponibilidad, con el siguiente horario:
De 0,00 a 8,00, de 11,00 a 12,00 y de 17,00 a 24,00.

El Calderero y los dos Engrasadores estarán turnándose un día de cada tres, en situación de disponibilidad, con el siguiente horario:

De 0,00 a 8,00, de 11,00 a 12,00 y de 17,00 a 24,00.

2.3 Buques tipo «Móstoles».

2.3.1 Horario de la jornada laboral.

Categorías	En la mar	En puerto
Oficiales.	Horario de personal de día	Sistema general de guardias.
Operario Mecánico.	Horario de personal de día.	Horario de personal de día.

Categorías	En la mar	En puerto
Engrasadores.	Horario de personal de día.	Horario de personal de día. En operaciones de descarga sistema general de guardias.

2.3.2 Horario de la disponibilidad.—Cuando el buque se encuentre en la mar con las calderas apagadas, un Oficial estará, un día de cada dos, en situación de disponibilidad, con el siguiente horario:
De 0,00 a 8,00, de 11,00 a 12,00 y de 17,00 a 24,00.

El Operario Mecánico y los tres Engrasadores estarán, turnándose un día de cada cuatro, en situación de disponibilidad, con el siguiente horario:
De 0,00 a 8,00, de 11,00 a 12,00 y de 17,00 a 24,00.

3. Condiciones económicas.—Como contrapartida a la situación de disponibilidad, el personal afectado por esta norma percibirá un plus mensual en el concepto «Plus de UMS», por los siguientes valores:

Categorías	Buques		
	Tipo «Valencia» Pesetas	Tipo «Astorga» Pesetas	Tipo «Móstoles» Pesetas
Oficiales	57.291	71.603	71.603
Calderero	—	35.801	—
Operario Mecánico	—	—	35.801
Engrasadores	21.489	35.801	35.801

Esta cantidad engloba la disponibilidad y atención a las alarmas cuando no supongan realización de trabajos; en caso contrario se abonarán horas extraordinarias.

Este plus de UMS no se devengará durante las reparaciones.

Durante los periodos en los que se establezca el sistema general de guardias a bordo, el personal percibirá la correspondiente compensación festivos, con independencia de no estar incluidos en el cuadro indicador de personal de guardia.

Navegando en régimen UMS, el personal en atención a la máquina lo estará fuera de la sala de máquinas, y si es necesaria su presencia en la misma devengará horas extras, siempre y cuando realice un trabajo distinto a la aceptación de alarmas.

ANEXO NUMERO 6

Normas sobre concurso de ascensos de Maestranza y Subalternos

Con objeto de regular y promover los ascensos a puestos de categoría superior, dentro de los grupos de Maestranza y del de Subalternos al de Maestranza, se establece la siguiente normativa:

1. Ascensos de Subalternos a Maestranza.—Las plazas a considerar son las siguientes:

Contramaestre.
Calderero.
Cocinero.
Operario mecánico.
Bombero.
Electricista.

2. Ascensos dentro del grupo de Subalternos.—Las plazas a considerar son las siguientes:

Ayudante de cocina.
Marinero.
Engrasador.
Camarero.

3. Condiciones básicas para todo tipo de ascensos.—Los aspirantes a cubrir plaza de categoría superior habrán de responder a las siguientes condiciones básicas:

3.1 Tener adquirida la condición de personal fijo en la Compañía.

3.2 Saber leer y escribir.

3.3 Conocimiento de las cuatro reglas aritméticas elementales.

3.4 Tener acreditado en su expediente personal contrastadas cualidades de profesionalidad, responsabilidad y competencia.

3.5 Probadas dotes de mando, para ocupar plazas de Contramaestre, Calderero, Bombero y Cocinero.

4. Condiciones específicas para los ascensos.—Los aspirantes a cubrir plazas de categoría superior, habrán de superar unas pruebas teóricas y prácticas, que versarán sobre las específicas materias afines a los puestos a cubrir, y que se exponen a continuación:

4.1 Ascenso a Contramaestre:

Conversión de medidas lineales métricas-inglesas-métricas.
Cálculo de superficies planas.
Conocimientos generales sobre pintado de superficies metálicas.
Preparación y manejo de molinetes y maquinillas de maniobra.
Guarnido de puntales, guindolas y andamios.
Confección de gazas en estachas y cables, y corte y costura de lona.

Capacidad organizativa en la distribución de los trabajos al personal de cubierta.

4.2 Ascenso a Calderero:

Conversión de medidas lineales métricas-inglesas-métricas.
Cálculo de superficies planas y de volúmenes.
Conocimientos generales sobre pintado de superficies metálicas.
Encendido y comunicado de calderas.
Preparado y manejo de carros-grúas, aparejos, etcétera, para el movimiento y suspensión de grandes pesos y piezas.
Conocimiento de todo tipo de herramientas de uso en los buques.

Interpretación de tablas de sondas de tanques de combustible y agua.

Conocimientos generales sobre los repuestos más usuales del departamento de máquinas.

Capacidad organizativa para la distribución de trabajos al personal de máquinas.

4.3 Ascenso a bombero:

Conversión de medidas lineales métricas-inglesas-métricas.
Cálculo de volúmenes y capacidades de cuerpos geométricos regulares.

Manejo de tablas de sondas.

Interpretación de planos de líneas de carga, achique, etcétera.

Ajuste de válvulas, colocado de empaquetaduras, etcétera.

Interpretación de programas de carga-descarga y limpieza de tanques.

Conocimientos generales sobre bombas de descarga y secado y eyectores.

4.4 Ascenso a Cocinero:

Saber programar un pedido de víveres para un determinado viaje.

Confeccionar siete menús para siete días de navegación en zona de invierno, y otros siete para zona de trópico.

Saber inventariar y valorar las existencias de una gamba, agrupando los artículos por géneros afines.

Conocer las mermas naturales que puedan tener los artículos alimenticios, y el periodo de utilización, con garantías de salubridad, de los perecederos.

4.5 Ascenso a operario mecánico:

Conversión de medidas lineales métricas-inglesas-métricas.
Conocimientos de herramientas manuales y máquinas-herramienta.

Ajuste de superficies planas y curvas.

Tornear para ajuste en casquillo cilíndrico.

Tornear una rosca interior tipo husillo.

Soldaduras por sistema autógeno y eléctrico.

4.6 Ascenso a electricista:

Interpretación de líneas.

Conocimiento y manejo de aparatos de medida.

Conocimiento de unidades básicas eléctricas.

Bobinar.

Se valorarán conocimientos de electrónica.

Conocimientos de motores eléctricos.

4.7 Ascenso Ayudante de cocina:

Saber elaborar el pan del día.

Conocer calidades y cantidades de los artículos necesarios para la preparación del menú diario.

Saber seleccionar calidades, cantidades y estado de los artículos, que componen la provisión de víveres para un viaje.

4.8 Ascenso a Marinero:

Sabrán hacer timón.

Guarnido de guindolas y puntales.

Abozado de cables y cabos.

Arriado de botes y lanzamiento de balsas salvavidas.

Conocimiento de las luces de situación de los buques, e ideas generales sobre luces y balizamiento.

4.9 Ascenso a Engrasador:

Conocimientos de las herramientas más usuales del departamento de máquinas.

Conocimientos sobre lecturas de pirómetros, manómetros, vacuómetros y sondas.

Conocimientos de los aparatos en funcionamiento y su régimen normal de trabajo, así como de los tanques de combustible, aceites, agua y de los sistemas de trasiego, achiques de sentina, etcétera.

4.10 Ascenso a Camarero:

Montar y servir la mesa.

Conocimiento general de sopa y menaje de fonda.

Tener acreditado aseo personal.

Manejo de los elementos y aparatos del oficio.

Convocatoria

El concurso para cubrir plazas vacantes, si procede, se convocará una vez al año. Las vacantes a cubrir se harán públicas, para conocimiento general, en los buques e Inspecciones de Tenerife y Algeciras y en la Oficina del Comité.

Las solicitudes se cursarán a la División Transportes, en un plazo no superior a sesenta días, a partir de la fecha de la convocatoria.

A los treinta días de cerrar la admisión de solicitudes, comenzarán las pruebas teóricas y prácticas, que se llevarán a cabo a bordo de los buques, teniendo la duración suficiente para que puedan acceder a ellas todos los solicitantes. El período máximo que estará abierta la realización de las pruebas será de dos meses.

Forma de realización de las pruebas

Las pruebas teóricas a realizar serán remitidas por el Tribunal a los diferentes barcos en sobre cerrado y en número suficiente como para poder realizar pruebas en distintas fechas. Una vez realizadas las pruebas, se devolverán en sobre cerrado al Tribunal, a fin de que éste lleve a cabo la evaluación correspondiente.

Las pruebas prácticas, que se realizarán también a bordo de los buques y que habrán sido remitidas, conjuntamente con las teóricas, por el Tribunal, se llevarán a cabo en presencia de un Tribunal Delegado, que estará formado para los puestos de cubierta (Contramaestre y Marinero), por el Capitán, Primer Oficial de Cubierta y Contramaestre.

Para los puestos de Calderero, Operario Mecánico, Electricista y Engrasador, el Tribunal delegado estará formado por el Jefe de Máquinas, Primer Oficial de Máquinas y Calderero, Operario Mecánico o Electricista (si los hubiere), según se trate del puesto a cubrir. Para la plaza de Bombero, lo compondrán el Capitán, el Jefe de Máquinas y Bombero. Para la de Cocinero, Ayudante de Cocina y Camarero, por el Capitán, Jefe de Máquinas y Cocinero.

En todos los casos, el Delegado del buque y/o miembros del Comité formarán parte del Tribunal delegado como observador. Los candidatos, en ningún caso, podrán ser miembros del Tribunal delegado.

El Tribunal delegado calificará las pruebas prácticas de acuerdo con el baremo que se haya establecido. Estas calificaciones serán enviadas en sobre cerrado junto con las pruebas teóricas al Tribunal.

Tribunal

Estará compuesto por:

Un Presidente (Jefe de Flota o persona delegada por éste).

Un Secretario, nombrado por el Presidente, sin derecho a voto.

Un Vocal (Inspector de Cubierta o Máquinas) designado por el Presidente.

Dos Vocales designados por el Comité de Empresa.

El Tribunal se reunirá una vez cerrado el plazo de solicitudes y preparará las pruebas que se han de remitir a los buques. Se reunirá, nuevamente, dentro de los quince días siguientes a la recepción de todas las pruebas para la calificación de ascensos.

Baremo y cuadro de puntuación

La calificación de los concursantes se realizará de acuerdo con el siguiente baremo:

a) Antigüedad: Un punto por año o fracción como fijo en plantilla hasta un máximo de 10 puntos.

b) Prueba teórica: De 0 a 25 puntos.

c) Prueba práctica: De 0 a 40 puntos.

d) Interinaje: De 0 a 15 puntos.

e) Historial profesional: (Valorado por el Tribunal), de 0 a 5 puntos.

f) Cursillos: De 0 a 5 puntos.

Para poder ser declarados aptos, los concursantes deberán obtener más de un 50 por 100 de la puntuación total, siempre y cuando en la prueba práctica se haya obtenido un mínimo de 25 puntos. Las vacantes serán cubiertas por los concursantes que hayan obtenido mayor puntuación, dentro de los declarados aptos.

En caso de igual puntuación entre varios candidatos, se ascenderá por el siguiente orden:

1) El tripulante con mayor tiempo de interinaje en la Empresa en el puesto a cubrir.

2) El de mayor antigüedad en la Empresa.

Ascensos

El personal declarado apto, y que de acuerdo con lo indicado en esta norma tiene derecho a cubrir las vacantes, consolidará la categoría cumplida una de las condiciones siguientes:

1) Tener acreditados tres interinajes en la categoría con informes satisfactorios y con anterioridad a la realización de los exámenes, en cuyo caso, el ascenso tendrá efectividad desde el día 1 del mes siguiente al de la calificación.

2) Acreditar dos interinajes en la categoría con informes favorables de un máximo de tres interinajes con posterioridad a la realización de los exámenes, en cuyo caso, el ascenso tendrá efectividad desde el día 1 del mes siguiente al del segundo informe favorable.

La Compañía se compromete, en la medida de sus posibilidades, a embarcar al personal aprobado, sin derecho a cubrir vacante, en puestos de la categoría para la que se ha examinado.

Los resultados de los exámenes efectuados por el personal aprobado, sin derecho a cubrir vacantes, caducarán a los tres años de su calificación.

ANEXO NUMERO 7**Norma sobre funcionamiento de barcasas**

1. *Tripulación.*—El cuadro indicador será el siguiente:

Oficiales Cubierta: 2.

Patrones o Maestranza de Cubierta: 2.

Mecánicos Navales o Maestranza de Máquinas: 2.

El personal será seleccionado entre el procedente de la Flota que lo solicite.

Se seleccionará para estas barcasas al personal necesario para cubrir todos los puestos más las vacaciones. El absentismo será cubierto con personal de Flota voluntario.

Los Oficiales se seleccionarán entre todos los de Cubierta que lo soliciten, sin distinción de categorías. No obstante, los emolumentos de los Oficiales destinados a las barcasas serán los correspondientes a la categoría de Tercer Oficial, en consecuencia con los puestos definidos en el cuadro indicador.

El personal de Cubierta y Máquinas será seleccionado entre todo el personal que lo solicite, a excepción de la Oficialidad, teniendo preferencia para la designación los tripulantes que estén en posesión de los títulos de Patrón de Cabotaje o Mecánico Naval, respectivamente, en cualquiera de sus grados.

El personal de Máquinas asignado, que no esté en posesión del título de Mecánico Naval, se compromete a obtenerlo en el plazo máximo de dos años.

2. *Horario y jornada.*—La jornada de trabajo anual será la establecida con carácter general en el capítulo III, punto 3.5, del presente Convenio Colectivo.

En cuanto a su distribución horaria, será flexible en cómputo mensual, pudiendo acomodarse a cualquier modalidad de horario que, cubriendo las necesidades del servicio, sea el más idóneo para garantizar el descanso de los tripulantes, salvo en el caso de la realización de viajes durante los que se efectuarán jornadas de cero a ocho y de ocho a dieciséis.

3. *Operaciones.*

3.1 Suministros:

Un Oficial de Cubierta.

Un Patrón o Maestranza de Cubierta.

Un Mecánico Naval o Maestranza de Máquinas.

3.2 Viajes:

Dos Oficiales de Cubierta.
 Dos Patrones o Maestranza de Cubierta.
 Dos Mecánicos Navales o Maestranza de Máquinas.

3.3 Maniobras:

Un Oficial de Cubierta.
 Un Patrón o Maestranza de Cubierta a proa.
 Un Mecánico Naval o Maestranza de Máquinas a popa.

3.4 Carga:

Un Oficial de Cubierta.
 Un Patrón o Maestranza de Cubierta.
 Un Mecánico Naval o Maestranza de Máquinas.

3.5 Descarga:

Un Oficial de Cubierta.
 Un Patrón o Maestranza de Cubierta y/o
 Un Mecánico Naval o Maestranza de Máquinas.

4. Sin operaciones.**4.1 Con la barcaza atracada:**

Un tripulante de guardia cada ocho horas.

4.2 Con la barcaza fondeada:

Dos tripulantes de guardia cada ocho horas.

5. Descripción de funciones.**5.1 Oficial de Cubierta:**

Ostentará el mando.
 Atenderá a la navegación.
 En maniobras, permanecerá en el puente manejando motores y equipos de navegación, así como las comunicaciones.
 En cargas-descargas, efectuará las liquidaciones.
 Atenderá las operaciones.
 Será responsable de la documentación del buque, carga-descarga y administración.
 Será responsable de la seguridad, disciplina, mantenimiento e higiene de la barcaza, y, directamente, del aseo de su camarote.
 Contactará con la Inspección Flota para requerir el apoyo necesario para el mantenimiento, reparaciones y administración, y mensualmente entregará a la referida Inspección los datos variables para la confección de la nómina.
 En lo referente a turnos de trabajo organizará, de la forma más racional, los horarios, para permitir el máximo asueto y descanso, con la mayor operatividad.

5.2 Patrón-Maestranza de Cubierta:

En maniobras, acudirá a proa.
 En navegación, gobernará la barcaza.
 En cargas y/o descargas, atenderá las operaciones, turnándose con el Oficial, si las circunstancias lo permiten.
 Será responsable de la limpieza de su camarote y, alternativamente, de cocina, comedores, puente y aseos.
 Controlará los paños de cubierta, e informará al Oficial de las necesidades.
 Atenderá el mantenimiento de la barcaza, cuando las circunstancias lo permitan.
 Manejará la grúa cuando no esté presente el mecánico.

5.3 Mecánico Naval-Maestranza de Máquinas:

En maniobras, acudirá a proa.
 En navegación, atenderá a los motores y equipos, y la limpieza de máquinas.
 En cargas y/o descargas, atenderá las operaciones, turnándose con el Oficial.
 Será responsable de la limpieza de su camarote y, alternativamente, de cocina, comedores y aseos.
 Controlará los paños de máquinas.
 Atenderá el mantenimiento y limpieza de la zona de máquinas, cuando las circunstancias lo permitan, y mantendrá informado al Oficial de los trabajos, materiales, etc., que necesiten solicitar a la Inspección.
 Manejará la grúa en acoples, desacoples, etc.

6. Características generales.—La comida será suministrada del exterior.

Se mantendrá la nevera provista de igual forma que en el resto de los buques.

A la vista de la experiencia, las tripulaciones podrán variar horarios, etc., para conseguir el mayor descanso con la mejor operatividad.

El consumo será efectuado por el personal que se encuentre de guardia.

La limpieza será efectuada por la tripulación.

ANEXO NUMERO 8**Norma de ingreso en refino de personal procedente de Flota**

1. El personal de Flota tendrá las mismas oportunidades que el resto del personal de CEPISA, para optar a la ocupación de puestos de trabajo que se creen, o queden vacantes en refino, siempre que los mismos no sean cubiertos por rotación del personal del propio centro de trabajo.

Esta norma entra en vigor una vez concluidos los concursos de ascenso en refino.

2. Desarrollo de la norma.

2.1 La Jefatura Relaciones Laborales Central (JRLC) publicará, en los buques que componen la Flota de CEPISA, Inspecciones de Flota y en la sede del Comité de Empresa, e informará al personal en vacaciones las vacantes a cubrir, con expresión de:

Nombre del puesto.
 Centro de trabajo.
 Categoría.
 Régimen de trabajo.
 Emolumentos establecidos.
 Características de los solicitantes.
 Conocimientos requeridos.
 Fecha tope de la admisión de solicitudes y de la realización de los exámenes.

2.2 Los tripulantes que reúnan los requisitos establecidos, lleven cinco años en la Flota y deseen optar a la/s vacante/s convocada/s, deberán comunicarlo por carta o por telegrama a la JRLC, en el plazo que se fije según el punto anterior.

En caso de que no se cubrieran las plazas, podrá optar a las mismas cualquier tripulante, sin tener en cuenta el requisito de la antigüedad.

2.3 Los tripulantes que, por cualquier causa, no realicen las pruebas dentro del plazo fijado, se les examinará posteriormente, y caso de obtener resultados satisfactorios, se les tendrá en cuenta para ocupar otras vacantes de similares características, sin necesidad de efectuar un nuevo examen, siempre que se produzcan en el mismo centro de trabajo para el que fue examinado.

2.4 Los resultados de la selección efectuada se comunicarán al Comité de Empresa mediante las calificaciones siguientes:

Muy adecuado.
 Adecuado.
 No adecuado.

Asimismo, se comunicará a los tripulantes examinados la persona o personas que obtuvieron la plaza.

2.5 La Compañía podrá cubrir la/s plaza/s convocada/s por libre designación dentro del personal de la Flota o del exterior de la Empresa en el supuesto de que la convocatoria quedara desierta, ningún candidato reúna las condiciones exigidas o las personas examinadas no hayan obtenido la calificación «muy adecuado» o «adecuado».

2.6 La Compañía, en tanto, se cubra/n definitivamente la/s plaza/s convocada/s podrá asignar provisionalmente al puesto a la/s persona/s que estime conveniente, teniendo preferencia las personas ya examinadas y que hayan obtenido como mínimo la calificación de adecuado.

2.7 A los tripulantes que sean asignados a los puestos de cubrir en tierra se les mantendrá con los devengos y en situación de alta en Flota durante el periodo estipulado por el Centro de tierra al que se incorpore. La resolución del periodo de adaptación al puesto podrá producirse a instancia de cualquiera de las partes, durante el transcurso del referido periodo.

2.8 Los gastos de desplazamiento del personal para participar en las pruebas serán por cuenta de los solicitantes, no devengándose dietas por tal concepto, y tendrán carácter de licencia retribuida los días no trabajados por asistencia a la misma.

2.9 En caso de producirse vacantes para ingreso en tierra en puestos de niveles superiores al 7 se aplicará lo previsto en los apartados 2.1, 2.2, 2.7 y 2.8 de la presente norma, optando la Compañía por el sistema de selección que considere más adecuado.

2.10 En el supuesto de que hubiera que cubrir vacantes dentro de la División Transportes, ésta elegirá libremente aquellas personas de la Flota que considere más convenientes en relación con los puestos a cubrir, informando al Comité de Empresa.

ANEXO NUMERO 9

Norma de viajes

1. *Objeto de la norma.*—El contenido de esta norma tiene por objeto establecer las condiciones y procedimientos a seguir cuando, por necesidades del servicio, se realicen viajes por cuenta de la Compañía.

2. *Ámbito de aplicación.*—Esta norma es de aplicación a todo el personal de la Compañía, incluido en el ámbito de aplicación de este Convenio.

3. *Autorización del viaje.*—Tiene capacidad para instruir y/o autorizar viajes:

Jefatura Relaciones Laborales Central.
Inspección de Flota.
Capitanes a bordo de los buques.

4. *Procedimiento.*

4.1. En caso de embarque, el tripulante recibirá directamente de la Jefatura de Relaciones Laborales Central o a través de las Inspecciones de Flota las instrucciones de viaje entre las que se indicarán los medios de locomoción reservados y el lugar donde están depositados los billetes. En caso de que la Compañía o sus representantes no puedan realizar estas reservas, por tratarse de medios de locomoción locales, o no disponer de representantes en la zona y resultar imposible desde la Central, el tripulante las gestionará directamente.

En caso de desembarque, las instrucciones se recibirán a través del Capitán y la reserva de los medios de locomoción será realizada por los consignatarios, cuando el desembarque se produzca en territorio nacional, o por la Compañía, cuando se produzca en territorio extranjero.

Las expediciones a/o desde el extranjero serán atendidas tanto en su punto de origen como de destino por los representantes de la Compañía.

En todos los casos, se actuará de acuerdo con las siguientes normas generales:

Viajes en avión: Se utilizarán billetes de clase turista.

Viajes en tren: Se utilizarán billetes de primera clase. Si los viajes se realizaran de noche, la Compañía abonará el suplemento coche-cama.

Viajes en automóvil: Excepcionalmente, se podrá utilizar para los desplazamientos automóviles propios o alquilados con la autorización previa del representante de la Compañía. En estos casos, el precio del kilómetro será de 14 pesetas.

Otros medios de locomoción: Comprenderán los transportes desde el domicilio del tripulante, hotel o buque a los aeropuertos, estaciones, etc, o viceversa. Estos desplazamientos se realizarán en medios de transporte colectivos y, en caso de no existir éstos, en taxi.

Excepcionalmente y previa autorización de la Empresa, se podrá efectuar el desplazamiento en coche propio. En estos casos el precio del kilómetro se abonará a 14 pesetas.

Reserva de hoteles: Las reservas y abono de hoteles las hará directamente el tripulante. No obstante, se podrá solicitar a la Compañía la gestión de la reserva de hoteles.

5. *Liquidación del viaje.*—Dietas: Los gastos de alojamiento y manutención en que incurran los tripulantes serán liquidados por medio de dietas.

El tripulante que pernocte fuera del buque o de su domicilio devengará el 100 por 100 de la dieta y del desplazamiento en ciudad, en caso contrario, el devengo será del 50 por 100.

Desplazamientos en ciudad: Los gastos de desplazamiento en ciudad en que incurran los tripulantes serán liquidados por medio de una cantidad fija diaria.

Gastos de locomoción: La Compañía abonará al tripulante los gastos de locomoción en que incurra durante la realización del viaje.

Viajes al extranjero: Los viajes al extranjero se liquidarán con el sistema de gastos por cuenta de la Compañía.

Asimismo, se abonará una cantidad diaria en concepto de gastos de bolsillo.

6. *Tramitación de la liquidación.*—El tripulante, una vez finalizado el viaje, deberá enviar la nota del mismo para su liquidación.

En los casos de embarque y/o transbordo, el tripulante entregará al Capitán del buque los justificantes del viaje (tanto de los gastos

abonados directamente por él mismo, como los abonados por la Compañía), que los enviará a la Jefatura de Relaciones Laborales Central.

En los casos de desembarque, el tripulante enviará la nota del viaje y los justificantes, bien directamente o a través de las Inspecciones.

7. *Anticipos.*—La Compañía facilitará anticipos a cuenta de la liquidación del viaje hasta el 100 por 100 de los gastos realizados o que supuestamente se realizarán durante el viaje. Estos anticipos serán entregados por:

Jefatura Relaciones Laborales Central.
Inspecciones de Flota.
Capitanes a bordo de los buques.
Consignatarios (con autorización de los anteriores).

En el caso de que el desembarque se produzca en puerto extranjero, el tripulante tendrá derecho a un anticipo, en la divisa del país, equivalente a 50 dólares.

El personal que por su lugar de residencia no tenga opción a solicitar durante las vacaciones anticipos a cuenta de viaje en las Inspecciones de Flota y/o consignatarios podrán solicitar de la Jefatura de Relaciones Laborales Central que le sea transferida con la nómina la cantidad de 15.000 pesetas a cuenta de viaje. Las solicitudes que se reciban entre los días 1 y 10 serán atendidas en la nómina del mes y las posteriores en la del mes siguiente.

En todo caso, cualquier tripulante podrá solicitar en el momento de su desembarque un anticipo de 15.000 pesetas a cuenta de su próximo embarque.

En caso de que los anticipos no sean justificados con los gastos del viaje en un período máximo de tres meses desde el momento de su embarque, serán descontados de la nómina.

8. *Cuantía de las dietas.*—Los valores a efectos de la liquidación de viajes serán los siguientes:

Viajes nacionales:

Dieta: 5.320 pesetas.

Desplazamientos en ciudad: 1.800 pesetas.

Durante los dos primeros días de viaje se cobrará una cantidad complementaria a la dieta de 790 pesetas.

El desplazamiento en ciudad engloba tanto los desplazamientos que sea necesario realizar en el interior de las ciudades como los necesarios para trasladarse a los terminales de carga y puertos cercanos a la ciudad, que tengan dificultades en cuanto a transportes colectivos.

Viajes al extranjero:

Gastos de bolsillo 12,00 dólares.

A estos efectos no se considerará viaje al extranjero las estancias que se produzcan en Fujairah con motivo de los desembarcos voluntarios para no entrar en zona de guerra, de acuerdo con lo previsto en el punto 3.16 del presente Convenio Colectivo.

9. *Agenda de servicios.*—La Compañía confeccionará un agenda en la que se incluirá la relación de consignatarios, hoteles bonificados y cuanta información sea de utilidad para la realización de los viajes, que entregará a cada uno de los tripulantes.

Asimismo, se confeccionará un carné de Empresa a efectos de identificación ante los representantes de la Compañía.

10. *Enfermedad fuera del domicilio.*—En los supuestos de que el personal en Comisión de Servicio o en espera de embarque caiga enfermo fuera de su domicilio y no fuera concedida por el ISM la hospitalización o el traslado a su domicilio, la Compañía cubrirá la diferencia entre la dieta recogida en esta norma y la concedida por el ISM.

Para tener derecho a este complemento de dietas, el tripulante está obligado a comunicarlo a la Asistente social en Madrid el mismo día de la baja para que se le indiquen los trámites a seguir.

11. *Personal en Comisión de Servicio.*—Al personal en Comisión de Servicio a órdenes de la Compañía o situaciones asimiladas, que no cobre dietas y que resida fuera de la localidad en donde se realice el servicio, le serán abonados los gastos de desplazamiento en los que incurra, previa justificación de los mismos. Estos desplazamientos se realizarán de acuerdo con lo indicado en el apartado «Otros medio de locomoción», punto 4, de la presente norma de Viajes.

ANEXO NUMERO 10

Tablas primas especiales diarias por permanencia en zonas excluidas a efectos del Seguro de Guerra de Navegación

Categorías	IMPORTES DIARIOS							
	Tabla 50 %		Tabla 100 %		Tabla 150 %		Tabla 300 %	
	Con plus tonelaje	Sin plus tonelaje	Con plus tonelaje	Sin plus tonelaje	Con plus tonelaje	Sin plus tonelaje	Con plus tonelaje	Sin plus tonelaje
Capitán	6.144	4.565	12.290	9.130	18.433	13.695	36.870	27.390
Jefe de Máquinas	6.056	4.476	12.110	8.951	18.167	13.424	36.329	26.855
Piloto con mando	-	3.934	-	7.870	-	11.805	-	23.610
Maquinista con Jefatura	-	3.860	-	7.720	-	11.580	-	23.158
Primeros Oficiales	4.463	3.585	8.923	7.169	13.386	10.755	26.769	21.507
Segundos Oficiales	4.026	3.191	8.054	6.386	12.079	9.574	24.159	19.157
Terceros Oficiales	3.952	3.140	7.905	6.279	11.858	9.420	23.712	18.838
Mecánicos Navales Jefes	-	2.305	-	4.608	-	6.912	-	13.825
Mecánicos Navales Mayores	-	2.244	-	4.488	-	6.733	-	13.462
Primeros Mecánicos Navales	-	2.193	-	4.390	-	6.582	-	13.172
Segundos Mecánicos Navales	-	2.165	-	4.329	-	6.495	-	12.985
Maestranza	2.449	1.970	4.896	3.936	7.348	5.908	14.689	11.809
Engrasador/Ayudante Cocina	2.262	1.862	4.522	3.783	6.783	5.585	13.565	11.174
Marineros/Camareros	2.243	1.849	4.485	3.700	6.729	5.547	13.456	11.099
Mozo/Limpiador/Marmitón	1.994	1.645	3.988	3.288	5.981	4.932	11.963	9.863

ANEXO NUMERO 11

Trabajos extraordinarios primados

Trabajos extraordinarios.—Se considerarán como tales, aquellos que no corresponden a los que de modo tradicional se entienden como conservación y mantenimiento, y que se precisan efectuar por exigirlo la propia explotación del buque o necesidades extraordinarias que puedan presentarse.

Tal clase de trabajos serán primados económicamente y cabe clasificarlos y distinguir la cuantía de las primas como se indica a continuación.

1. Trabajos tipo «A» sucios y penosos.

1.1 Limpieza extraordinaria de tanques de carga, previa a la entrada del buque en reparación general, incluyendo tanques de lastres, confederams, cuartos de bombas, dobles fondos y piques.

1.2 Limpieza parcial, durante las navegaciones o en puertos, de algunos de los espacios recogidos en el apartado anterior.

1.3 Limpieza de tanques de combustibles, aceites, cárteres de motores principales, caldereta del Obo Zaragoza, sentinas, torres de lavado, sellos de agua y trabajos en el interior de calderas.

1.4 Limpieza en el interior de galerías de barrido, condensadores en buques de vapor, rotativas y picado en el interior de evaporadores en los buques de vapor.

1.5 Cambio de culatas, pistones y camisas, en la mar, cuando la temperatura en el lugar de trabajo exceda de 43° centígrados. Cualquier otro trabajo de reparación en la cámara de máquinas cuando la temperatura exceda de 43° centígrados.

1.6 Cementado y encalichado de tanques de agua dulce, cementado y encalichado de cajas de cadenas, y limpieza de las mismas.

1.7 Barrido de bodegas, tras carga seca, en Obos.

2. Trabajos tipo «B» penosos.

2.1 Reparación de serpentines en tanques de carga, reparación de líneas de carga, lastre, secado, válvulas afines, chupones y transmisiones de válvulas, siempre que estos trabajos sean efectuados dentro del tanque.

Los trabajos realizados en el cuarto de bombas, y bombas de carga y secado, por encima de los techos de sentinas, serán considerados como trabajos habituales del bombero.

2.2 Limpieza de tanques de compensación y observación.

2.3 Colocación de ánodos en tanques de carga y lastre.

3. Trabajos de limpieza en tanques que transportan productos químicos.

3.1 Limpieza y secado de tanques.

4. Recargo de trabajo para el personal de fonda.

4.1 Recargo de trabajo para el personal de fonda por embarque de collas, garantías y técnicos ajenos a la Compañía.

4.2 Embarque de provisiones por la tripulación, cuando resulte imposible la contratación de collas.

4.3 Lavado y clasificado de ropa, que será efectuado por el personal subalterno, preferentemente por los camareros.

5. Trabajos fuera del propio Departamento.

5.1 Trabajos realizados en un Departamento distinto al que se pertenece, que no están recogidos en los puntos anteriores, y que no son inherentes al cargo que se ocupa.

Estos trabajos se realizarán para efectuar reparaciones urgentes por averías durante la navegación, o cuando surjan situaciones que, por su naturaleza, hagan peligrar la seguridad de las personas, del buque o de la carga.

6. Tipo de primas.—Los trabajos antes citados serán primados en metálico con las siguientes cantidades brutas:

6.1 Trabajos tipo «A» (punto 1.1).—Buques: «Gerona», «Lérida», «Valencia» y «Vitoria». 1.217.000 pesetas.

Por cada día que se acorten los trabajos por debajo de diez días, se incrementará la prima anterior en 185.000 pesetas.

Buque: «Bailén». 427 pesetas.

Por cada día que se acorten los trabajos por debajo de siete días, se incrementará la prima anterior en 49.000 pesetas.

Buques: «Talavera», «Astorga» y «Albuera». 333.000 pesetas.

Por cada día que se acorten los trabajos por debajo de cuatro días, se incrementará la prima anterior en 49.000 pesetas.

Buque: «Monteleón». 366.000 pesetas.

Por cada día que se acorten los trabajos por debajo de seis días, se incrementará la prima anterior en 49.000 pesetas.

Buques: «Arapiles» y «Moncloa». 213.000 pesetas.

Por cada día que se acorten los trabajos por debajo de tres días, se incrementará la prima en 49.000 pesetas.

Buque: «Mayorga». 123.000 pesetas.

6.2 Trabajos tipo «A» (punto 1.2).—Se concederá una prima, cuya cuantía corresponderá proporcionalmente al volumen de los espacios tratados, tomando como base la cantidad fijada para la limpieza total. A estos efectos, se considerará tanque completo cualquier limpieza parcial efectuada a ese tanque.

6.3 Trabajos tipo «A» (punto 1.3).—Se concederá una prima global, equivalente al producto de:

a) 795 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en la operación en tanques laterales de combustible, aceites y sentinas.

b) 922 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en las operaciones de limpieza cárteres de motor principal, tanques de doble fondo de cámara de máquinas, tanque de la caldereta del Obo Zaragoza, torres de lavado, o sellos de agua, o en trabajos en el interior de calderas.

6.4 Trabajos tipo «A» (punto 1.4).—Se concederán las siguientes primas, a repartir entre las personas que intervengan en la operación:

Galerías de barrido, 36.871 pesetas.

Condensadores, 25.812 pesetas.

Picado evaporadores, 6.454 pesetas.

Rotativas, 6.454 pesetas.

6.5 Trabajos tipo «A» (punto 1.5).—Se concederá una prima, equivalente al producto de 922 pesetas, por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en la obra.

6.6 Trabajos tipo «A» (punto 1.6).—Se concederá una prima, equivalente al producto de 922 pesetas, por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en la obra.

6.7 Trabajos tipo «A» (punto 1.7).—Se concederá una prima, equivalente al producto de 784 pesetas, por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en el barrido de bodegas.

6.8 Trabajos tipo «B» (punto 2.1).—Se concederá una prima, equivalente al producto de 646 pesetas, por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en la obra en tanques de lastre, y 922 pesetas para tanques de carga y cámaras de bombas.

6.9 Trabajos tipo «B» (punto 2.2).—Se concederá una prima, equivalente al producto de 557 pesetas, por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en la obra.

6.10 Trabajos tipo «B» (punto 2.3).—Se concederá una prima de 1.660 pesetas por ánodo colocado o renovado.

6.11 Trabajos punto 3.1.—Se concederá una prima de 1.245 pesetas a cada tripulante que tome parte en cada secado manual de los tanques de carga de los buques de 3.340 toneladas, 1.564 pesetas en los de 6.000 toneladas y 1.756 pesetas en los de 15.000 toneladas. Entiéndase por cada limpieza, sin tener en cuenta el número de tanques.

6.12 Trabajos punto 4.1.—Cuando el personal ajeno al buque exceda del 10 por 100 de la tripulación, según cuadro indicador, se concederá para repartir entre el personal de fonda implicado, una prima de 557 pesetas/día por el número de hombres que excedan del cuadro indicador.

No entran en este capítulo los familiares acompañantes.

6.13 Trabajos punto 4.2.—Se concederá una prima, equivalente al producto de 557 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en el trabajo.

6.14 Trabajos punto 4.3.—El lavado y clasificado de ropa será primado con 25 pesetas pieza.

6.15 Trabajos punto 5.1.—Se concederá una gratificación de 576 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en el trabajo.

6.16 Las primas a que se refieren los apartados 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 2.2, 2.3 y 3.1, incluyen el importe de las horas extraordinarias que hubieran de realizarse para su ejecución.

7. *Información para los tripulantes que materialicen los trabajos antes citados.*—El Capitán, y cuando corresponda, el Jefe de Máquinas, informará a los tripulantes sobre las cantidades que podrán percibir en base a los trabajos que se van a ejecutar.

8. *Informe de los trabajos.*—Para los trabajos recogidos en los apartados 1.1 y 1.2 el Capitán elevará a la División de Transportes un informe que recogerá de modo conciso la siguientes información:

Definición de los Trabajos realizados.

Tiempo empleado en la realización de los mismos.

Horario diario observado.

Relación nominal de tripulantes y horas trabajadas por cada uno de ellos.

Información sobre el peso de los residuos extraídos

Respecto a los demás trabajos, informará a la División de Transportes sobre la naturaleza de los mismos, los nombres de los tripulantes que intervinieron, y el tiempo utilizado para su realización.

9. *Pago de los trabajos.*—Al finalizar los trabajos, el Capitán entregará a los tripulantes que los hayan efectuado, y lo soliciten, a la llegada a puerto español, la totalidad de la cantidad acordada, en concepto de anticipo que será descontado en la nómina que refleje el pago.

La forma de reparto queda establecida por las propias tripulaciones. De no existir acuerdo el reparto se hará en base a las horas trabajadas por cada tripulante.

10. *Condiciones generales.*

10.1 Esta norma se ha hecho en atención a la suciedad o penosidad del trabajo. Las partes, conscientes de la dificultad de una norma que recoge exhaustivamente la descripción de los mismos, acuerdan que previa la realización de cualquier trabajo que se pueda asimilar a éstos, o incluso los que en la norma se recogen, y los que no estén claramente recogidos, se establezca, previa consulta con el Capitán o Jefe de Máquinas, si procede, un diálogo entre el Jefe del Departamento y el personal implicado en la realización del trabajo, a fin de llegar a un acuerdo en su calificación. En caso de que no se llegara a un acuerdo, se examinará el asunto en la primera reunión ordinaria entre el Comité de Empresa y la Dirección.

10.2 Los tiempos a emplear en los trabajos que sean primados por hora se establecerán previo acuerdo, antes de la realización de los mismos.

10.3 En cualquier caso, el trabajo deberá efectuarse sin perjuicio de su posterior calificación.

ANEXO NUMERO 12

Embarque de familiar acompañante

La Compañía autorizará el embarque de familiares acompañantes de los tripulantes, cualquiera que sea su grado, en la forma que se puntualiza a continuación:

1. *Familiar acompañante.*—Se entenderá como tales la esposa e hijos de los tripulantes que tengan la condición de carácter fijo en la Empresa.

2. *Solicitud de embarque.*—Los tripulantes deberán cursar las solicitudes de embarque para sus familiares en la forma que se señala en los apartados 4 y 5 de la presente.

2.1. *Condiciones básicas:*

Que ninguna señora se encuentre en estado de gestación, y que la salud sea de todo punto satisfactoria.

Que el estado de salud de los hijos sea de todo punto satisfactorio.

Que los familiares acompañantes dispongan de su cartilla de navegación en debida regla y del correspondiente pasaporte, así como los documentos que puedan ser exigidos por las autoridades de puerto o sanitarias.

3. *Pólizas de seguros.*—Los familiares acompañantes habrán de suscribir previamente las correspondientes pólizas de seguros que cubran todo tipo de riesgos como: Muerte, invalidez y accidente de cualquier clase que pudieran sufrir a bordo y antes o después en el período que íntimamente se considere relacionado con dicho embarque.

4. *Solicitud de embarque.*—La hará el tripulante por escrito, en duplicado, dirigido a la Compañía, y se la entregará al Capitán del buque en donde se encuentre embarcado.

A dicho escrito se acompañará la carta de exoneración de responsabilidad de la Compañía que se cita en el apartado siguiente.

5. *Exoneración de responsabilidad.*—Los familiares acompañantes dirigirán un escrito por duplicado a la Compañía, exonerando a la misma de toda responsabilidad que pueda relacionarse con sus respectivos embarques. Dichos escritos serán firmados también por el titular y entregados al Capitán.

6. *Viajes y periodo de permanencia.*—Teniendo en cuenta los distintos tipos de navegación que efectúan los buques de la Compañía, la permanencia a bordo de los acompañantes irá en consonancia con las siguientes rutas:

Tenerife/Algeciras-Golfo Pérsico-Algeciras/Tenerife.

Tenerife/Algeciras-USA-Mar Caribe-Tenerife/Algeciras.

Tenerife/Algeciras-Mar Caribe-Tenerife/Algeciras.

Otras navegaciones. Máxima estancia a bordo dos meses por campaña.

7. *Limitaciones.*—La Compañía y por delegación el Capitán admitirá las correspondientes solicitudes hasta los límites de dos familiares de tripulantes por cámara, que constituyen el uso y costumbres dentro de la misma, y sin que en ningún caso pueda sobrepasarse el marco de las normas de SEVIMAR.

(En todo momento se dará prioridad a los embarques de garantías, técnicos, expertos, etc, que por necesidades de la Empresa tengan que efectuar viaje).

El Capitán, según las circunstancias y sin sobrepasar los límites antes aludidos, establecerá un turno de embarque en el que se dará preferencia, dentro de cada año, al tripulante que nunca haya sido acompañado en el mismo periodo.

8. *Convivencia a bordo.*—Los acompañantes ocuparán el camarote de su familiar, siempre que el mismo sea de tipo individual.

Si no se diera tal circunstancia y la habilitación del buque lo permitiera, el Capitán dispondrá el acondicionamiento de otro camarote que esté situado en la misma zona en que se encuentre el titular.

Si el camarote del titular careciera de baño anexo, previa autorización del Capitán y disponibilidades, podrá efectuarse el correspondiente cambio.

Los acompañantes harán sus comidas en el mismo comedor y turno que el de su familiar.

Ningún acompañante podrá ordenar petición alguna a los servicios del Departamento de Fonda.

Los Camareros quedarán exentos del cuidado de los camarotes ocupados por esposas y/o hijos de los tripulantes.

9. *Disciplina a bordo.*—Los acompañantes quedarán sujetos a las normas de disciplina y costumbres de a bordo.

10. *Seguridad a bordo.*—Durante el primer día de embarque los familiares acompañantes recibirán directamente del Capitán o por conducto del Primer Oficial de Cubierta unas instrucciones escritas, indicando el puesto o sitio a que deben acudir en caso de cualquier emergencia, y pondrá a disposición de cada uno de los mismos un chaleco salvavidas.

El tripulante tendrá la obligación de instruir a sus familiares acompañantes sobre las órdenes que, en materia de emergencia, pueda dar el Capitán.

11. *Resolución de solicitudes de embarque.*—Será el Capitán quien autorice los embarques y, tan pronto como conceda los mismos, informará telegráficamente a la División Transportes. Simultáneamente, enviará a la misma los originales de la documentación que se cita en los apartados 2, 3, 4 y 5.

La documentación que se cita en el párrafo tercero del apartado 2.1 será controlada por el Capitán, que observará también si los pasaportes se encuentran en regla. En caso de que tal tipo de documentos no estén en perfecto orden, será causa para que el Capitán no permita el embarque, y ante casos de esta naturaleza tanto el Capitán como la Compañía declinarán cualquier tipo de responsabilidad.

12. *Régimen económico.*—Los gastos de manutención a bordo correspondientes a los familiares acompañantes serán sufragados por la Compañía.

13. *Gastos de viaje.*—La Compañía abonará los gastos de viaje en los que incurran los familiares acompañantes cuando desembarquen en el extranjero por las siguientes causas:

Transbordo del tripulante, ordenado por la Compañía, a excepción de lo recogido en el punto 3.16 del presente Convenio Colectivo.

Desembarque del tripulante, ordenado por un facultativo, debido a enfermedad o accidente.

ANEXO NUMERO 13

Ropa de trabajo

Para su uso durante el servicio, la Empresa se compromete a que a lo largo de cada año todos los tripulantes fijos, cualquiera que sea su grado, dispongan de su equipo reglamentario de ropa de trabajo.

A tal fin se aumentará en un porcentaje razonable el «stock» que permanece en los buques después de cada reparto anual, e igual política se seguirá con los «stocks» de las Refinerías de Algeciras y Tenerife. Se remitirá el 50 a Tenerife, el 25 por 100 a Algeciras y el 25 por 100 restante a los buques.

Las prendas que se entregarán serán las siguientes:

1. Oficialidad.—Se entregará a cada Oficial:

Anualmente:

Dos camisas blancas manga larga.
Una camisa blanca manga corta.
Dos pantalones azul marino.
Un jersey azul marino.

Cada tres años:

Un chaquetón de mar.

2. Resto de tripulación.—Se entregará a cada uno:

Anualmente:

Cuatro camisetitas color blanco.
Dos pantalones color azul oscuro.

Cada dos años al personal del Departamento de Cubierta y tres al restante:

Un chaquetón de mar.

Anualmente:

Dos jerseys color azul marino.

3. Complementos para personal Departamento de Fonda.—Además de lo indicado en el párrafo 2, se entregará a los interesados:

3.1 Camareros:

Anualmente:

Cuatro camisas blancas de manga corta.
Dos pantalones negros.

3.1.1. Camareros tripulación:

Anualmente:

Tres camisas blancas manga corta.
Dos pantalones negros.

3.2. Personal de cocina:

Anualmente:

Cuatro camisas blancas manga corta.
Dos gorros de cocina (se excluye el marmitón).

4. *Monos.*—Se adoptó el color naranja para esta clase de prendas y su entrega será como sigue:

Anualmente:

Dos a Oficiales y tripulantes del Departamento de Cubierta.
Tres a Oficiales y tripulantes del Departamento de Máquinas.
Uno al Personal de Fonda.

Para el caso de trabajos sucios en tanques, cárteres, sentinas, etc., se dispondrá a bordo de prendas de tal clase para ser suministradas a los tripulantes que materialicen los mismos.

5. *Botas.*—Se suministrará, anualmente, a cada miembro de la tripulación:

Un par de botas de seguridad para el trabajo.

Un par de zapatos de seguridad para el personal de fonda.

Prevía entrega de un par de botas en malas condiciones por parte de cualquier tripulante se le proporcionará otro par hasta un máximo de dos pares año.

6. *Varios.*—En los buques se dispondrá de suficiente cantidad de guantes de trabajo de todo tipo, cascos protectores de cabeza, cascos amortiguadores de sonido.

7. *Reparto de prendas.*—Los repartos básicos se materializarán en los buques. Para el caso de personal desembarcado, éste será atendido en horas hábiles por las Inspecciones de Algeciras y Tenerife, durante la espera de embarque por situación de vacaciones o por encontrarse en tránsito.

Los tripulantes desembarcados, carentes del equipo de ropa de trabajo reglamentario o parte del mismo en los que concurran algunas de las circunstancias aludidas anteriormente, solicitarán, con una antelación razonable, de las Inspecciones las prendas a que haya lugar. Se fija el jueves de cada semana para retirar de las Inspecciones la ropa en cuestión.

A los tripulantes que utilicen tallas no usuales en Flota se les remitirán las ropas correspondientes a sus domicilios.

Si algún tripulante no hubiera recibido su equipo de ropas o parte del mismo antes del fin de cada año pondrá ello en conocimiento de la División Transportes y ésta, previas las comprobaciones que juzgue necesario, dispondrá de las mejores medidas para que en el plazo de dos meses, se suministren al mismo las prendas correspondientes.

8. *Tallas de confección.*—Habida cuenta que los pedidos de las prendas son cursados por la Compañía a distintos fabricantes, a tenor de los precios, calidades, etc., y que los mismos pueden emplear y emplean tallas no estándar, se informará de las equivalencias correspondientes a los tripulantes, para que con conocimiento de causa puedan hacer sus requerimientos.

A estos efectos se remitirá a los buques un impreso mediante el cual los tripulantes deberán indicar las tallas que utilizan para cada tipo de prenda, entendiéndose las tallas de la ropa suministrada por la Compañía y no de la que se adquiere particularmente.

La Compañía se compromete a efectuar el pedido de la ropa de acuerdo con las tallas comunicadas por el personal y a mantener un archivo permanente de las mismas por lo que en el futuro los tripulantes deberán comunicar las modificaciones que deseen.

En el caso de personas a las que por su alta o baja complexión no se les pueda servir alguna prenda, la Compañía, previo acuerdo directo con los interesados o a través de los Capitanes, abonará a los mismos el importe correspondiente a las prendas en cuestión, previa entrega de las correspondientes facturas. Ello lleva consigo que los tripulantes se ocupen directamente de las correspondientes adquisiciones.

9. *Control de entregas.*—Para el control de entregas se establece un impreso que será firmado por los interesados, a los que se les entregará una copia, y remitido a la Jefatura de Relaciones Laborales-Madrid.

La entrega de las prendas, que se realizará de acuerdo a lo indicado en el apartado 7 de la presente norma, se efectuará a petición de los interesados, y sin necesidad de comprobar si hubiera sido efectuado anteriormente.

En caso de que algún tripulante efectuase la solicitud de un número de prendas superior a las reconocidas en la presente

norma, el importe de las recibidas en exceso le será descontado de su nómina, sin perjuicio de que la Compañía adopte las medidas disciplinarias que estime procedentes.

10. *Personal con contrato temporal.*—Al personal con contrato temporal le será entregado, a criterio del Capitán y en función de las necesidades del servicio, las siguientes prendas: Monos, botas de seguridad, guantes de trabajo y cascos protectores.

ANEXO NUMERO 14

Norma de jubilación

Primera.—a) Aquellos trabajadores fijos que vayan a cumplir sesenta años o los que habiéndolos cumplido acrediten veinte años de servicios ininterrumpidos en la Compañía, no considerándose interrupción, a estos efectos, los periodos de excedencia o permisos particulares, aun cuando no computaran como de servicio, podrán solicitar a la Dirección de la misma, tres meses antes del cumplimiento de dicha edad, o en un plazo de tres meses a partir de la firma del presente Convenio, los beneficios otorgados en estas normas, solicitando de forma fehaciente ante el Instituto Social de la Marina, el pase a la situación de jubilación.

b) Los trabajadores fijos y en activo que hayan cumplido cincuenta y cinco años y lleven prestando servicios ininterrumpidos veinticinco años en la Empresa, no considerándose interrupción, a estos efectos, los periodos de excedencia o permisos particulares, aun cuando no computaran como de servicio, podrán solicitar, en el plazo de tres meses a partir de la firma del presente Convenio, la jubilación en las condiciones establecidas en estas normas, solicitando de forma fehaciente ante el Instituto Social de la Marina, el pase a la situación de jubilación.

Los que cumplieran las condiciones indicadas en el párrafo anterior, después de iniciar su vigencia el Convenio y durante el mismo, también podrán hacer uso de esta petición de jubilación, siempre que lo solicitaran en el plazo máximo de tres meses a contar de la fecha en que cumplieran la edad de cincuenta y cinco años.

c) Aquellos trabajadores en estas situaciones que no hagan oportunamente esta petición perderán los derechos a las prestaciones que para ellos se establecen en estas normas durante la vigencia del Convenio.

d) A los trabajadores que cumplan los requisitos establecidos en estas normas les será aceptada automáticamente su petición de jubilación por la Compañía, previos los trámites oportunos ante el Instituto Social de la Marina y una vez sea reconocida la situación por esta Entidad.

Segunda.—Las prestaciones que establece la Compañía con carácter complementario a las del Régimen Especial de la Seguridad Social para la Marina Mercante, para los que se retiren conforme a estas normas, son las siguientes:

1. Derecho a percibir una cantidad complementaria a la pensión de jubilación (vejez), que otorgue el Instituto Social de la Marina, y que sumadas ambas (pensión y complemento), garanticen, al productor jubilado, una cantidad bruta anual, según se establece en estas normas.

El mencionado complemento bruto se percibirá en catorce mensualidades, haciéndose efectiva la primera cantidad complementaria desde el cobro de la primera mensualidad de la pensión oficial de jubilación (vejez).

2. Entrega al jubilado de una cantidad de pago único, en el momento de habersele reconocido la jubilación por el Instituto Social de la Marina, según se indica en estas normas.

3. Los jubilados, si no percibieran inmediatamente después de su jubilación, sustituyendo a su retribución la pensión de retiro, podrán solicitar anticipos a cuenta de la misma.

Tercera.—Los trabajadores que cumpliendo cincuenta y cinco años, durante la vigencia del Convenio, acrediten quince años de servicios ininterrumpidos en la Empresa, no considerándose interrupción, a estos efectos, los periodos de excedencia o permisos particulares, aun cuando no computaran como de servicio, podrán solicitar la jubilación de la Compañía, siendo optativo de ésta aceptarla o no.

En todo caso, la aceptación estaría condicionada a que le fuera reconocido el derecho de jubilación, por el Instituto Social de la Marina.

De aceptarse por CEPSA la jubilación, las prestaciones números 1 y 2 del apartado segundo de estas normas serían concedidas por CEPSA en el mismo porcentaje que otorgase el Instituto Social de la Marina, de la base reguladora, al jubilado.

Cuarta.—La Compañía admitirá solicitudes de jubilación anticipada a aquellos tripulantes que, habiendo cumplido cincuenta y cinco años, su precario estado de salud así lo aconseje. Será preceptivo el informe del Servicio Médico de Empresa, y a la vista del mismo, la Compañía resolverá lo que proceda.

Quinta.—El contenido de las presentes normas sólo se aplicará al personal que se jubile a partir del 1 de enero de 1986, fecha de entrada en vigor de las mismas.

Sexta.—Todas las situaciones de jubilación que se contemplan en estas normas serán documentadas de forma fehaciente y en los modelos que se establezcan a estos efectos.

Los impuestos que puedan originarse, con y por ocasión de la concesión de complementos, revisiones y/o cantidades de pago único serán abonados por las partes de acuerdo con la Ley.

ANEXO TABLA DE JUBILACION

Grupos	Categorías	Cantidad bruta de pago único a la jubilación	Cantidad bruta anual garantizada en catorce mensualidades
1	Mozo, Marmitón y Limpia-	707.300	892.500
2	dor	766.300	934.500
3	Camarero y Marinero	825.500	954.100
4	Engrasador y Ayudante de	1.002.600	1.060.600
5	Cocina	1.178.400	1.105.300
6	Maestranza	1.296.400	1.166.700
7	Mecánico Naval 2.ª clase y	1.574.800	1.691.500
8	Mecánico naval 1.ª clase	1.649.300	1.803.100
9	Mecánico Naval Mayor	1.960.200	2.614.800
10	Tercer Oficial y Segundo Oficial	2.003.800	2.651.200
	Primer Oficial		
	Jefe de Máquinas		
	Capitán		

ANEXO NUMERO 15

Norma de orfandad

Se abonará la prestación de orfandad establecida en el punto 4.3 del Convenio Colectivo, de acuerdo con las siguientes condiciones:

Beneficiarios	Condiciones del beneficiario	Cuantía de la prestación Ptas/mes	Otras ayudas
Hijos del personal fallecido estando en activo, jubilado o incapacitado.	Menores de dieciocho años o incapacitados.	18.277	Coste de la enseñanza del comedor del Centro escolar.
Hijos del personal incapacitado permanentemente absoluto o gran invalidez.	Solteros y sin estado religioso.		

Se concederá la prestación de orfandad o la prórroga de la misma, de acuerdo con las siguientes condiciones:

Beneficiarios	Condiciones del beneficiario	Cuantía de la prestación Ptas/mes	Tipos de estudios
Hijos del personal fallecido estando en activo, jubilado o incapacitado. Hijos del personal incapacitado permanentemente absoluto o gran invalidez.	Mayores de dieciocho años y menores de veintitrés años. Cursar estudios indicados. No repetir curso. No cambiar estudios tres años consecutivos. Solteros y sin estado religioso. Sin medios de vida propios.	18.277	Graduado escolar. BUP o COU. Formación Profesional. Enseñanza Universitaria.

Con independencia de lo citado anteriormente, a las personas que hubieran conseguido acceso a estudios universitarios a la edad de dieciocho años, se les mantendrá la prórroga hasta la finalización de éstos, siempre y cuando se mantengan las siguientes condiciones:

- No repetir curso.
- No cambiar de estudios.
- Ser soltero y sin estado religioso.
- No disponer de medios de vida propios.

Se concederá la ayuda para enseñanza y gastos de comedor, con la regulación establecida en el punto 4.3 del Convenio Colectivo, a los hijos de personal jubilado con ingresos inferiores a 700.000 pesetas/anuales, entre la pensión de la Seguridad Social y el complemento de Empresa.

Todas las condiciones, situaciones, estudios, etc., que se mencionan en esta norma, deberán ser documentadas fehacientemente.

ANEXO NUMERO 16

Normas para la percepción de complemento de enfermedad y accidente

Se establecen las siguientes normas para la percepción del complemento de enfermedad o accidente, que será concedido voluntariamente por la Compañía.

a) Se solicitará antes del transcurso de treinta días desde la fecha del comienzo de la situación de baja.

En caso de solicitar este complemento fuera del plazo previsto, se complementará a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

La solicitud se formalizará por escrito, en la que se harán constar los siguientes datos:

1. Nombre y apellidos.
2. Categoría profesional.
3. Motivo de la baja.
4. Fecha de la baja y duración prevista (si la conoce).
5. Situación de procedencia (embarque, vacaciones, etc.).

b) Este complemento se abonará a partir del decimonono día inclusive de la fecha de la baja.

c) El complemento se abonará, no obstante, desde el primer día de los supuestos de:

- Accidente.
- Enfermedad de más de treinta días.
- Hospitalización por cualquier causa.
- Intervención quirúrgica de cualquier tipo.

d) El importe de este complemento garantizará unas percepciones iguales al 100 por 100 de la suma del salario base, antigüedad y complementos salariales de vencimiento periódico superior al mes, tomando estos conceptos como cantidades brutas.

Este complemento se establece con carácter mensual, abonando los complementos salariales de vencimiento periódico superior al mes, en los meses correspondientes.

e) La Dirección se reserva el derecho de exigir un informe médico de cualquier facultativo que por la misma sea nombrado, y/o información complementaria de las entidades que estime convenientes. El tripulante, por su parte, se obliga a facilitar este posible reconocimiento, como contrapartida a las percepciones económicas pactadas.

f) En el caso de que surjan casos no previstos en el apartado c), la Dirección, a la vista de los informes médicos y de las circunstancias individuales que concurran, podrá conceder o no la prestación, comunicando la decisión al Comité de Empresa y al interesado.

ANEXO NUMERO 17

Situaciones de invalidez

1. *Objeto de la norma.*—Esta norma afectará a todos los trabajadores fijos de CEPESA, sujetos a este Convenio que en 1 de enero de 1986, tengan declarada la situación de invalidez provisio-

nal, o hayan presentado expediente de invalidez permanente en sus diferentes grados de calificación, así como a los que la adquieran durante la vigencia del presente Convenio.

2. *Regulaciones de las prestaciones.*—Las prestaciones que establece la Compañía para el personal que se menciona en el punto anterior, con carácter complementario a las del Régimen de la Seguridad Social, son las siguientes:

2.1 Personal en situación de invalidez provisional (hasta seis años, en los que están incluidos los dieciocho meses de invalidez laboral transitoria).

Durante esta situación, el trabajador tendrá derecho a percibir una cantidad complementaria a la prestación económica (subsidio), que le otorgue el ISM, de forma que sumadas ambas alcancen una cantidad bruta igual al 100 por 100 del salario base, antigüedad y complementos salariales de vencimiento periódico superior al mes, correspondiente a su categoría profesional.

El mencionado complemento se percibirá en catorce veces (doce mensualidades, julio y diciembre), haciéndose efectiva la primera cantidad complementaria desde el cobro de la primera prestación económica (subsidio) de la Seguridad Social.

El indicado complemento se revisará una sola vez, al año siguiente de su establecimiento, en un porcentaje idéntico al fijado para las retribuciones del restante personal, quedando hecha esta única revisión con carácter fijo, sin posterior incremento hasta el término de la situación.

No obstante en el supuesto de que la Seguridad Social demore excesivamente la calificación definitiva de la invalidez, por causas totalmente ajenas al productor, el Comité de Empresa negociará con la Compañía la concesión de la revisión del complemento.

A estos efectos, se considerará subsidio a cargo de la Seguridad Social, la supuesta cantidad total fijada por este concepto, resultante de las cotizaciones realizadas por el trabajador en todas sus actividades, incluso las que pudieran resultar de trabajo distinto del prestado a la Empresa.

De alcanzarse la invalidez provisional después que el trabajador tuviera cumplidos sesenta años, el complemento, en lo que a condiciones y cuantía se refiere, será el establecido para los supuestos de jubilación en este Convenio.

Si el trabajador, ya declarado en invalidez provisional, cumpliera posteriormente sesenta años, antes de la revisión anual, no se realizará ésta, quedando por tanto consolidado en la cantidad inicial el complemento.

2.2 Incapacidad permanente parcial para el trabajo habitual.

El personal calificado en este grado de incapacidad con carácter definitivo no tendrá derecho a la percepción de complemento alguno con cargo a la Compañía, dado que continúa en activo en su trabajo y puesto habitual.

2.3 Invalidez permanente total para su profesión habitual. Invalidez permanente absoluta para todo trabajo. Gran invalidez.

Con la fecha de la calificación definitiva, según resolución dictada por el Organismo competente de la Seguridad Social, se extinguirá de pleno derecho el contrato de trabajo que une al

trabajador con la Compañía, de acuerdo con la legislación laboral vigente.

Declarada en firme la situación de invalidez permante del trabajador, éste tendrá derecho a percibir una cantidad complementaria a la prestación económica (subsidio), que corresponda otorgar al ISM, de forma que, sumadas ambas alcancen una cantidad bruta igual al 100 por 100 de salario base, antigüedad y complementos salariales de vencimiento periódico superior al mes, correspondientes a su categoría profesional.

La percepción de dicho complemento se efectuará en catorce veces (doce mensualidades, julio y diciembre), a partir del mes en que se comience a percibir la pensión fijada por la Seguridad Social.

A estos efectos se considerará subsidio a cargo de la Seguridad Social, la cantidad total fijada por este concepto, resultante de las cotizaciones realizadas por el trabajador en todas sus actividades, incluso las que pudieran resultar de trabajo distinto del prestado a la Empresa.

Igualmente recibirá tras la calificación definitiva, una cantidad bruta de pago único, en igual cuantía que la fijada en la norma de jubilación de la Compañía para el personal de su categoría profesional.

De alcanzarse la invalidez provisional, después que el trabajador tuviera cumplidos sesenta años, el complemento, en lo que a condiciones y cuantía se refiere, será el establecido para los supuestos de jubilación en este Convenio.

Regularización de complementos percibidos. Al producirse la calificación definitiva, se regularizarán todos los complementos recibidos de la Empresa, desde la fecha fijada en la resolución para surtir efectos económicos a la pensión asignada por la Seguridad Social. La regularización que proceda se realizará con cargo a la cantidad bruta de pago único que le corresponda percibir.

Procederá igualmente la regularización cuando, tras producirse una nueva calificación por el Organismo competente de la Seguridad Social, le sea reconocido un grado de invalidez superior a la calificación originalmente formulada.

3. *Garantía mínima.*—Al personal que, con anterioridad al 1 de enero de 1986, se encontrara en situación de invalidez permanente absoluta para todo trabajo o gran invalidez, se le garantiza una percepción bruta anual de 618.557 pesetas (entre pensión de la Seguridad Social y complemento de la Compañía), durante el año 1986.

4. *Ayudas varias.*—El personal que se encuentre en situación de invalidez permanente absoluta para todo trabajo y gran invalidez, percibirá para sus hijos las ayudas establecidas en el anexo número 15.

5. *Otras consideraciones.*—Todas las situaciones de invalidez que se contemplan en estas normas, serán documentadas en forma fehaciente y en los modelos de contratos que a tal fin se establezcan.

Los impuestos que puedan originarse, con y por ocasión de complementos o cantidades de pago único, serán abonados por las partes de acuerdo con la Ley.

ANEXO NUMERO 18

Suplemento fijo

	Primer semestre	Segundo semestre
Capitán.....	167.896	181.248
Jefe de Máquinas.....	165.005	178.215
Piloto con mando.....	127.270	138.620
Maquinista con jefatura.....	125.224	136.473
Primeros Oficiales.....	121.683	132.758
Segundos Oficiales.....	110.351	120.866
Terceros Oficiales.....	109.190	119.648
Mecánico naval Jefe.....	84.913	94.175
Mecánico naval Mayor.....	83.005	92.172
Primer Mecánico naval.....	81.823	90.933
Segundo Mecánico naval.....	80.861	89.923
Maestranza.....	80.486	89.530
Engrasador-Ayudante de Cocina.....	73.502	82.201
Marinero-Camarero.....	73.090	81.769
Mozo-Limpiador-Marmitón.....	72.579	81.232

ANEXO NUMERO 19

Normas que regulan el descanso compensatorio

De acuerdo con el Real Decreto 2001/1983, de 28 de julio, se establecen las siguientes normas:

Primera.—El descanso compensatorio se disfrutará en los periodos de vacaciones correspondientes a cada campaña de embarque.

Segunda.—En el supuesto de que cualquier tripulante opte sustituir el descanso compensatorio por percibir la compensación económica deberá ponerlo en conocimiento de la Compañía durante el transcurso de los primeros quince días de sus vacaciones, abonándose su importe en la nómina del mes siguiente a su petición. En caso contrario, de no solicitario, se entenderá que opta por su disfrute.

Tercera.—La Compañía se compromete a enviar una relación nominal al Comité de Trabajadores, durante el mes de enero, de los tripulantes que hayan optado por el cobro del descanso compensatorio.

Cuarta.—La diferencia económica entre el disfrute

(Salario anual fijo)

365

y el cobro del descanso compensatorio

(Salario mensual fijo)

30

revertirá en los trabajadores.

El pago de la cantidad que corresponda se efectuará en el mes de febrero de cada año.

Quinta.—Se establece expresamente en este Convenio Colectivo, como un pacto más del mismo, pero unido necesariamente a su totalidad, que la compensación económica consistirá en un treinta por ciento del salario base y antigüedad por día de descanso no disfrutado.

ANEXO NUMERO 20

Instrucciones sobre concesión de préstamos reglamentarios

Se entiende por préstamo reglamentario, la cantidad que la Empresa concede a los tripulantes, distinta a los anticipos, a los préstamos extraordinarios (Comisión de Préstamos), y a los préstamos con aval de la Compañía. Estos préstamos son para atender necesidades.

1. Condiciones para su concesión.

1.1 Antigüedad.—Se precisa una antigüedad de dos años como mínimo.

1.2 Saldo deudor.—Es condición indispensable que el tripulante no tenga saldo deudor con la Compañía, procedente de un préstamo reglamentario anterior no amortizado.

1.3 Amortización.—El plazo máximo de amortización será de un año.

Las cantidades se amortizarán mensualmente, dividiendo el importe del préstamo por el número de meses a amortizar, sin que se cobren intereses.

1.4 Fondo.—Se establece un fondo de 9.775.000 pesetas para atender estos préstamos.

2. Cuantía.—Cuantía máxima por categorías:

Capitanes y Jefes: 171.000 pesetas.

Primeros Oficiales: 160.000 pesetas.

Segundos y Terceros Oficiales: 155.000 pesetas.

Titulados: 144.000 pesetas.

Maestranza: 133.000 pesetas.

Subalternos: 128.000 pesetas.

3. Forma de solicitud.

3.1 El préstamo debe solicitarse, si se está embarcado, por medio del impreso oficial, a través del Capitán del buque en donde se encuentre enrolado.

3.2 En el caso de que el solicitante se encontrara desembarcado en Tenerife o Algeciras, formulará la petición en el impreso oficial, que se facilitará en la Inspección.

3.3 Si el solicitante estuviera desembarcado en punto que no fuera Tenerife o Algeciras, solicitará del Departamento de Relaciones Laborales Central, en una carta, dicho préstamo, indicando cantidad, motivo y forma de amortizarlo.

ANEXO NUMERO 21

Seguro complementario de accidentes para el personal embarcado y personal desembarcado

1. Personal embarcado.

1.1 Como complemento a las garantías establecidas en el Régimen General de la Seguridad Social, la Compañía establece un seguro de accidentes para el personal de Convenio de alta

nómina, que está regulado por la oportuna póliza suscrita por «Compañía Española de Petróleos, Sociedad Anónima» (CEPSA) y «Banco Vitalicio de España, Sociedad Anónima».

1.2 Las coberturas son las siguientes:

1.2.1 Los accidentes de trabajo que puedan tener los asegurados con ocasión o consecuencia del trabajo que ejecuten por cuenta de CEPSA, incluyéndose los ocurridos «en itinere».

1.2.2 Los accidentes no laborales que pueden tener los asegurados con ocasión o consecuencia de las actividades que realicen en su vida privada.

1.3 Los capitales base contratados para ambas coberturas son los siguientes:

Muerte, 4.240.000 pesetas.

Invalidez Permanente, 8.480.000 pesetas.

1.4 Garantías, baremos y porcentajes indemnizables:

1.4.1 Muerte, 100 por 100 capital base muerte.

1.4.2 Gran Invalidez, 100 por 100 capital base Invalidez Permanente.

1.4.3 Invalidez Permanente Absoluta, 100 por 100 capital base Invalidez Permanente.

1.4.4 Invalidez Permanente Total profesión habitual, 100 por 100 capital base Invalidez Permanente.

1.4.5 Invalideces parciales, porcentaje según baremo de la póliza de BVE sobre capital base Invalidez Permanente.

2. Personal desembarcado.

2.1 Como complemento a las garantías establecidas en el Régimen General de la Seguridad Social, la Compañía establece un seguro de accidentes para el personal de Convenio de alta en nómina que está regulado por la oportuna póliza suscrita por «Compañía Española de Petróleos, Sociedad Anónima» (CEPSA) y «Banco Vitalicio de España, Sociedad Anónima».

En la referida póliza está incluida la tripulación de relevo, así como los inspectores y capitanes amarradores.

2.2 Las coberturas son las siguientes:

2.2.1 Tripulación de relevo: Cobertura 1.2.2.

2.2.2 Inspectores y capitanes amarradores: Cobertura 1.2.1 y 1.2.2.

2.3 Los capitales base contratados son los siguientes:

Muerte, 4.240.000 pesetas.

Invalidez Permanente, 8.480.000 pesetas.

2.4 Garantías, baremos y porcentajes indemnizables: Lo indicado en 1.4.

3. Aclaraciones a ambas pólizas.

3.1 En cuanto a la determinación de los grados de invalidez, se está a la resolución definitiva de la Comisión de Evaluación de Incapacidades o cualquier otro Organismo competente de la Seguridad Social.

3.2 Expresamente se hace constar que el capital en caso de muerte será el vigente en póliza al ocurrir el accidente.

Para el caso de invalidez, el capital será el vigente en la fecha de efectos reconocida en el dictamen de la Comisión de Evaluación de Incapacidades, o cualquier otro Organismo competente de la Seguridad Social.

Infracciones y sanciones

1. Clasificación de las faltas.—Las faltas se clasificarán en leves, graves y muy graves, de acuerdo con los siguientes criterios:

Gravedad de la infracción. Grado de voluntariedad: Imprudencia, intención, malicia y circunstancias.

Reincidencia y reiteración.

Perjuicio causado a personas o bienes.

2. Faltas leves.—Son faltas leves:

a) Las de puntualidad inferior a quince minutos, siempre que del retraso no se derive, por la función especial del tripulante, perjuicio objetivamente apreciable para el servicio que haya de prestar, en cuyo caso se considerará falta grave.

b) Abandonar el trabajo sin que medie autorización o motivo justificado.

c) Incurrir en pequeños descuidos que afecten de forma objetivamente apreciable a la conservación de los materiales, útiles o efectos que el trabajador tenga a su cargo, incluidos camarotes y servicios comunes.

d) La omisión en la cumplimentación de documentos, correspondencia, etc., si ello no comporta perjuicios de consideración a

personas o al buque, como demoras, gastos, etc., en cuyo caso tendrán la consideración de falta grave.

e) No comunicar a la Empresa con la puntualidad debida los cambios experimentados en la familia que pueda afectar a la Seguridad Social, así como los cambios de residencia o domicilio habitual.

f) Las discusiones a bordo con los compañeros de trabajos que alterasen la normal convivencia en el buque.

g) Todas aquellas que vulneren levemente las normales reglas de convivencia y trabajo.

h) La reincidencia manifiesta en el desconocimiento de sus funciones específicas.

i) La no asistencia a las reuniones del Comité de Empresa cuando el personal esté desembarcado en Comisión de Servicio para estos fines.

3. Faltas graves.—Se consideran faltas graves:

a) Más de tres faltas de puntualidad en la presentación en el puesto de trabajo no justificadas y cometidas en un periodo no superior a treinta días. Cuando tuviera que relevar a un compañero bastará una falta no justificada. No obstante, previo acuerdo mutuo y con consentimiento del Jefe correspondiente, podrá alterarse el horario de los relevos.

b) Negligencia o descuido en el trabajo que afecte sensiblemente a la buena marcha del mismo.

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

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

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

e) La embriaguez o toxicomanía habitual fuera de servicio que altere la normal convivencia y seguridad de a bordo.

f) El no declarar en debida forma el manifiesto personal y la pacotilla.

g) La desconsideración a las Autoridades y personas que se encuentren a bordo.

h) La reincidencia en la comisión de tres faltas leves en el periodo de treinta días.

i) No embarcar el tripulante en la fecha que le haya sido señalada por la Empresa, si no media justificación suficiente.

j) Originar frecuentes riñas y pendencias a bordo con los compañeros de trabajo.

k) Las transgresión grave de las normas de Seguridad e Higiene establecidas.

l) La falta de aseo y decoro durante la permanencia en los locales de servicio comunes.

m) La negligencia que ocasione mal estado de los elementos de seguridad.

n) La no asistencia reiterada a las reuniones del Comité de Empresa cuando el personal esté desembarcado en Comisión de Servicio para estos fines.

4. Faltas muy graves.—Se consideraran faltas muy graves.

a) Hacer negociaciones de comercio o industria relacionadas con el tráfico marítimo por cuenta propia o de otra persona sin la expresa autorización de la Dirección.

b) Hacer desaparecer, inutilizar, destrozar o causar desperfectos intencionadamente en materiales, útiles, herramientas, maquinaria, aparatos, instalaciones, mercancías que se transporten, enseres y documentos.

c) La embriaguez o toxicomanía en acto de servicio.

d) Retener o violar el secreto de la correspondencia oficial, particular o documentos reservados de la Empresa, así como revelar a elementos extraños al Armador datos de reserva obligada.

e) Ocultación maliciosa de errores propios que causen perjuicio al Armador, compañeros o buque y la ocultación al Jefe respectivo de los retrasos producidos en el trabajo causante de graves daños.

f) La simulación de accidente o enfermedad.

g) Solicitar permisos, licencias o excedencias alegando causas no existentes o excederse del tiempo concedido para los mismos sin causa justificada.

h) La ausencia de a bordo no estando franco de servicio, sin permiso del Jefe respectivo.

i) No cumplir la orden de embarque sin causa grave que lo justifique.

j) Quedarse en tierra por su culpa al salir el buque a la mar.

k) Causar accidentes graves por negligencia o imprudencia inexcusable.

l) La reiteración de faltas graves, siempre que se cometan dentro del período de embarque.

m) Los malos tratos de palabra u obra y la falta grave de respeto y consideración a los Jefes y Oficiales, así como a los compañeros y subordinados.

n) La reincidencia en faltas de subordinación, disciplina o incumplimiento del servicio.

o) El abuso de autoridad por parte de los Jefes o superiores respecto a los tripulantes que les estén subordinados.

p) El abandono del servicio de guardia, sin causa que lo justifique.

q) La estafa, robo o hurto cometidos dentro del buque o la comisión de cualesquiera otros delitos.

r) El contrabando o tenencia de mercancías, divisas o productos prohibidos por la Ley.

s) Observar conducta deshonestas a bordo.

t) La inobservancia de las Normas de Seguridad e Higiene en el buque que afecte directamente a la integridad física de las personas, seguridad y deterioro de las instalaciones o dependencias del mismo.

u) La ocultación maliciosa del mal estado de los elementos de seguridad.

v) El incumplimiento de las funciones específicas de los puestos de trabajo.

5. Sanciones por faltas leves.—Serán las siguientes:

Amonestación verbal.

Amonestación por escrito.

Suspensión de empleo y sueldo de hasta dos días.

6. Sanciones por faltas graves.—Podrá imponerse alguna de las siguientes:

a) Inhabilitación por un período no superior a tres años para ascensos de categoría.

b) Suspensión de empleo y sueldo hasta cinco días.

7. Sanciones por faltas muy graves.—Podrán imponerse algunas de las siguientes:

a) Suspensión de empleo y sueldo de hasta tres meses.

b) Postergación de hasta cinco años para el ascenso de categoría.

c) Despido.

8. Procedimiento sancionador.

8.1 Faltas leves: Las faltas leves que sean merecedoras de sanción serán impuestas por el Capitán, habiéndose de comunicar en todo caso, por escrito, a la Empresa y al Delegado de buque, o representantes del personal, junto con una explicación de los hechos que han motivado la sanción.

En caso de no existir a bordo Delegado de buque, la comunicación se realizará directamente al Comité de Empresa.

En cualquier caso se advertirá al personal del derecho que le asiste, en caso de disconformidad, de recurrir contra la sanción ante el Delegado de buque o a cualquier representante del personal, quien de estimarlo oportuno pasará el informe al Comité, que tratará del asunto en la primera reunión ordinaria que se celebre.

8.2 En los supuestos de comisión de falta grave o muy grave, el Capitán o la representación de la Empresa iniciará la correspondiente información, y necesariamente se seguirán los trámites siguientes:

Se informará al tripulante de la falta imputada, dentro de los tres días siguientes al conocimiento de la misma por parte del Capitán, salvo casos justificados en que se ampliará este plazo. Posteriormente el tripulante dispondrá de un plazo de tres días para presentar el correspondiente pliego de descargos, salvo casos justificados, en que se ampliará este plazo. Si el tripulante manifestara su incapacidad para confeccionarlo, el Capitán y el Delegado del buque, o miembro del Comité, de mutuo acuerdo, nombrarán al tripulante que consideren más idóneo para ayudar al presunto infractor en esta tarea. El Capitán enviará a través del procedimiento que pueda resultar más rápido (télax, correo, etc.), el pliego de cargos y el pliego de descargos del tripulante, así como cualquier otra documentación relacionada con el caso, a la Jefatura de Relaciones Laborales Central.

Con posterioridad, y en un plazo de siete días contados desde la recepción de esta documentación, la Jefatura de Relaciones Laborales Central, enviará, junto con su opinión sobre el asunto,

toda la documentación referida al Comité de Empresa, y éste dispondrá asimismo de un plazo de diez días a fin de emitir el informe que corresponda, que enviará a la Jefatura de Relaciones Laborales Central.

Conocidos todos los informes, la Jefatura del Departamento de Flota, resolverá lo que considere oportuno en el plazo de siete días, decisión que comunicará al interesado, Comité de Empresa y Capitán.

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

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

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

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

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

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

11. Disposición final.—De acuerdo con lo previsto en la disposición transitoria segunda del Estatuto de los Trabajadores, Ley 8/1980, de 10 de marzo, estas normas sustituyen a las establecidas en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante sobre Faltas y Sanciones, quedando asimismo sin vigor cualquier norma pactada con anterioridad sobre esta materia.

Normas de seguridad e higiene en el trabajo

En cada uno de los buques de la «Compañía Española de Petróleos, Sociedad Anónima» existirá un Comité de Seguridad e Higiene, de acuerdo con las normas pactadas, en cuanto a constitución, composición y funciones de los miembros.

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

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

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

Normas de seguridad

1. Reglamentos generales de seguridad.
2. Extinguidores de incendios.
3. Seguridad de vida.
4. Manipulación de la carga.
5. Compartimientos de cubierta.
6. Compartimientos de máquinas.
7. Gambuzas.
8. Habilitación.
9. Maniobras.

1. Reglamentos generales de seguridad.

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

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

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

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

En ningún caso se permitirá fumar en el exterior mientras el buque esté atracado en el muelle de carga-descarga, amarrado a boyas de carga-descarga, durante las operaciones de carga o descarga del cargamento, lastre, trasiego, limpieza o desgasificación de tanques.

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

Nunca se arrojarán colillas o cerillas por los portillos.

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

Está prohibido fumar en la cama.

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

1.3 Trapos grasientos y residuos.—Se eliminarán inmediatamente todos los trapos o estopas grasientos para evitar la posibilidad de una combustión espontánea.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.14 Condiciones peligrosas.—Todos los tripulantes tienen la obligación de informar a sus respectivos Jefes de Departamento, de

cualquier condición peligrosa que pueda causar daños al personal, buque o carga.

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

1.16 Trabajos con alto nivel de ruidos.—Todos los tripulantes deberán usar material protector homologado.

2. Extintores de incendios.

2.1 Condiciones del equipo.—El equipo contraincendios será mantenido de forma que cumpla con los requisitos de SEVIMAR.

Los tipos, lugares de colocación y cantidades especificadas por dichos Organismos serán considerados como mínimos y se observarán los requisitos de la Compañía cuando éstos sean superiores a los requeridos por las Autoridades gubernamentales.

2.2 Responsabilidad.—El Jefe del Departamento de Cubierta será responsable del mantenimiento y cuidado de todo el equipo de contraincendios portátil de cubierta y fonda, y relleno de dicho equipo en el Departamento de Máquinas.

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

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

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

2.3 Prácticas contraincendios.—Todos los Oficiales están obligados a conocer los métodos y prácticas contraincendios en petroleros, y de adquirir formación con respecto a nuevas técnicas y procedimientos. La Empresa facilitará esta formación e información complementaria.

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

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

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

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

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

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

2.6 Ejercicios de contraincendios y simulacros.—Los ejercicios de contraincendios se efectuarán semanalmente, si el estado meteorológico lo permite. Semanalmente se instruirá y se darán charlas sobre el manejo y uso de todos los diferentes equipos y sistemas contraincendios, haciendo participantes directos en estos coloquios a los miembros de la tripulación.

3. Seguridad de vida.

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

Cada aparato será probado al menos mensualmente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El Primer Oficial de cubierta mantendrá bajo su custodia el aparato y es el responsable de las operaciones, hará personalmente las pruebas necesarias antes de enviar hombres a los tanques, «cofferdams», etc. En ausencia del Primer Oficial es responsable el Oficial de guardia.

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

La ausencia de gases no indica la falta de oxígeno.

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

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

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

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

La tripulación tanto de cubierta como de máquinas y fonda será ejercitada e instruida en el uso y manejo de los botes y pescantes.

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

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

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

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

4. Manipulación de la carga.

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

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

Se ha avisado a todo el personal interesado, tanto de a bordo como de tierra, que se va a empezar la manipulación de la carga o lastre.

Se han colocado los letreros de aviso necesarios 5-1.

No hay personas a bordo no autorizadas 1-5.

No hay al costado embarcaciones no autorizadas 4-6.

No se está llevando a cabo trabajo alguno no autorizado 4-11.

Los utensilios contraincendios están en buen estado y disponibles para su empleo inmediato 2-4.

Se han situado los cables de remolque de emergencia 5-11.

Los equipos portátiles de radio/teléfono del buque son de tipo apropiado y aprobados los Organismos competentes.

Se dispone de alumbrado seguro y adecuado 5-9.

No se están empleando luces sin protección 5-9.

No se fuma a bordo, excepto en los lugares autorizados 1-2.

Se observan las precauciones de seguridad en las cocinas.

Están cerradas las puertas y portillos y la ventilación es la correcta 4-4.

Están cerrados todos los tanques, aberturas de limpieza, escotillas, sondas, etc., excepto en cargas especiales que requiera permanezcan abiertos.

Los imbornales están bien taponados 5-12.

Están cerradas las válvulas de fondo y todas aquellas que no se vayan a usar de las líneas de carga.

Caso de tener descarga por popa, ésta estará cerrada y con brida ciega.

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

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

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

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

4.5. Cable de puesta a masa.-El Primer Oficial de Cubierta se asegurará antes de conectar las mangueras que el buque esté puesto a masa con la instalación del muelle. Si el terminal no está provisto de este equipo, se utilizará un cable del buque, dicho cable permanecerá conectado hasta que se desconecten las mangueras.

La operación consiste en las siguientes fases:

1. Al conectar las mangueras:

- Abrir el interruptor.
- Conectar el cable al barco.
- Cerrar el interruptor.
- Conectar las mangueras.

2. Al desconectar las mangueras:

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

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

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

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

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

4.7. Cargas envasadas.-No se llevarán en los buques de la Compañía cargas envasadas con un punto de inflamación por debajo de los 150° F.

Las cargas envasadas con un punto igual o superior a 150° F se llevarán con permiso especial de la División Transportes, que adoptará las medidas suplementarias de seguridad oportunas.

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

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

- De no haber protección permanente en la escotilla, se dispondrá de una protección temporal para impedir que las izadas golpeen la brazola, escalas de la bodega, etc., e impedir el riesgo de producción de chispas.
- Todas las izadas serán de tamaño que pasen por las escotillas con holgura.
- Para manipular bidones se utilizarán eslingas de cabos de fibra, redes de carga o gafas con eslingas de cable o cadena.
- Para manipular cajas o latas rectangulares se emplearán eslingas de cabos de fibra, bandejas de carga o redes de carga.
- Para manipular cilindros (botellas) se utilizarán redes de mallas adecuadas, nunca utilizar eslingas.

f) Cada envase se inspeccionará antes de ser estibado para ver si tiene fugas o daños, rechazándose todo aquel que apareciese defectuoso.

g) No se arrastrarán por cubierta ni se les dejará deslizar ni rodar.

h) Las latas y bidones se estibarán con tapas y tapones hacia arriba.

i) La carga se trincará para evitar corrimientos. Los bidones en cubierta se estibarán en una sola tongada.

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

4.9. **Paralización por emergencia.**—Todo Oficial de Guardia de Cubierta deberá saber como se paran las bombas si se presenta una situación de emergencia.

4.10. **Carga o descarga en gabarras.**—Cuando se carga o descarga en gabarras se tomarán las mismas precauciones que cuando se hace en un terminal. El Oficial de Guardia rehusará el trasvase, etcétera, en condiciones que exista riesgo razonable de peligro.

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

1. No se emprenderá ninguna reparación de tanques, trabajos en caliente.

2. No se efectuará ninguna reparación en las instalaciones eléctricas o mecánicas de las cubiertas.

3. No se usarán en cubierta herramientas eléctricas o mecánicas.

4. No se efectuará ninguna reparación en cubierta a menos que sea a una distancia segura de los espacios de carga.

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

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

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

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

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

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

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

5. Departamento de Cubierta.

5.1. **Señales de seguridad y placas de aviso.**—Las señales de seguridad y placas de avisos requeridas por SEVIMAR o por la Compañía se colocarán en los lugares especificados.

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

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

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

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

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

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

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

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

5.5. **Trabajos en la chimenea.**—Cuando algún hombre deba trabajar en la chimenea se cerrará el paso de vapor al silbato y se mantendrá cerrado hasta su finalización.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Siempre que estén abiertos los tapines se colocarán rejillas.

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

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

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

6. Departamento de máquinas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.7 Precauciones al cambiar fusibles.—Cuando se vayan a desmontar o recambiar fusibles de sus cajas, se empleará un extractor de fusibles.

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

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

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

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

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

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

Todos los equipos eléctricos deben tener toma a tierra.

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

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

6.11 Almacenamiento de aparejos en espacios de máquinas.—No se almacenarán cabos de fibra natural o artificial en el

Departamento de Máquinas por el deterioro que sufren con el calor.

Cuando se manipulen grandes pesos se usarán solamente eslingas de cable o aparejos de cadena.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cuando la presión de una botella de acetileno llegue a ser inferior a 5 kilogramos por centímetro cuadrado debe dejar de utilizarse, y de hacerlo, sólo se emplearán para sopletes con boquilla del número 0.

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

Para apagar el soplete se procederá al contrario.

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Gambuza.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. Habitación.

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

8.2 Cada tripulante es responsable de la habitación, conservación y limpieza de su camarote, en el caso del Capitán, Jefe de Máquinas y Oficiales, la limpieza será efectuada por el Camarero. Está prohibido hacer comidas o el uso de cocinas o calentadores portátiles en los camarotes.

No se debe guardar comida o restos de ella en los camarotes. Al salir del camarote deben apagarse las luces y aparatos eléctricos.

8.3 Debe observarse la limpieza e higiene personal.

8.4 No se deben colocar antenas receptores exteriores de radio desde camarotes o lugares comunes, a través de portillos, puertas estancas, etc.

8.5 No deben existir animales a bordo, por el peligro que pueden representar o la falta de higiene a que puedan dar lugar.

8.6 No se deben arrojar por los retretes o sumideros objetos que puedan obstruir los desagües.

8.7 No se deben usar bombillas de alto wataje.

9. Maniobras.

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

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

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

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

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

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

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

No dejar un chigre o maquinilla desatendida durante su funcionamiento.

No subirse sobre estos equipos para ver mejor.

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

Nunca se usarán cabos para abozar cables.

No pasar cables contra esquinas de borde agudo.

No cruzar vueltas de cable sobre el tambor.

No retorcer o doblar los cables.

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

Antes de utilizar un cable comprobar si tiene alambres rotos.

Los cables deben manipularse con guantes.

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

No enrollar demasiadas vueltas en el cabirón.

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

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

Las bozas serán siempre de fibra sintética.

Nunca debe ser laboreado un cabo o cable por un solo tripulante, cuando se utilice una maquinilla para su manipulación. Debe haber otra persona para pasarle o cobrarle el cable o cabo libre.

Debe mantenerse alejado del tambor.

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

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

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

Las cadenas deben estar claramente marcadas con pintura.

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

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

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

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

Descripción de funciones

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

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

Tendrá en su poder los fondos del buque.

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

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

Dirigirá personalmente todas las maniobras y recaladas.

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

En buques sin Tercer Oficial de Cubierta (Moncloa y Arapiles): Montará la guardia correspondiente, con el siguiente horario:

De nueve a doce y de diecinueve a veinticuatro horas.

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

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

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

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

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

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

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

En buques sin Tercer Oficial de Máquinas (Moncloa y Arapiles): Montará la guardia correspondiente, con el siguiente horario:

De nueve a doce y de diecinueve a veinticuatro horas.

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

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

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

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

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

En la mar: Efectuará la guardia de cuatro a nueve y de dieciséis a diecinueve horas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Es responsable de que se mantengan el buen estado de limpieza, aspecto y conservación de la habilitación del buque, para lo que pasará revisión de cámaras, camarotes, etc., con periodicidad nunca superior a los siete días.

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

Supervisará personalmente aquellas operaciones que puedan encerrar un peligro potencial.

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

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

En aquellas situaciones que por carácter de necesaria urgencia o peligro se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento

diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

En buques sin Tercer Oficial de Cubierta (Moncloa y Arapiles): En puerto, realizará el mismo horario de las guardias de mar.

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

En la mar: Realizará la guardia de cuatro a nueve y de dieciséis a diecinueve horas.

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

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

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

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

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

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

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

Informará al Jefe de Máquinas las averías que se produzcan.

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

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

En su guardia se realizará el soplado de calderas.

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

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

En buques sin Tercer Oficial de Máquinas (Moncloa y Arapiles): En puerto, realizará el mismo horario de las guardias de mar.

Asumirá, directamente, el control de repuestos.

En buques con sistema UMS: De acuerdo con el Jefe de Máquinas, distribuirá, entre el resto de los Oficiales, los trabajos de mantenimiento a realizar en cada jornada, encargándose, conjuntamente con los demás oficiales, de la planificación de personal necesario, así como de la forma y ejecución de los mismos.

En buques tipo «Móstoles»: Durante su guardia, efectuará la toma de combustible.

Segundo Oficial de Cubierta: Estará impuesto en el funcionamiento y manejo de los equipos de navegación, servicios de carga y lastre, desgaseificación y limpieza, equipos contra incendios y de seguridad.

En la mar: Realizará la guardia de cero a cuatro y de doce a dieciséis.

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

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

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

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

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

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

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

Facilitará a los tripulantes durante la permanencia en puertos extranjeros y, a ser posible, a la llegada, la divisa requerida, dentro

de los márgenes permitidos por la legislación vigente, en concepto de anticipo.

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

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

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

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

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

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

En buques sin Tercer Oficial de Cubierta (Moncloa y Arapiles): En puerto realizará el mismo horario de las guardias de mar.

Asumirá el trabajo de derrota.

Segundo Oficial de Máquinas: En la mar.—Realizará la guardia de las cero a las cuatro horas y de las doce a las dieciséis horas.

En puerto.—Realizará la guardia de las cero a las ocho horas, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de Máquinas. En caso contrario se establecerán los horarios de las guardias de mar.

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

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

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

Será responsable del análisis y estado de las aguas.

Acudirá a las maniobras si se requiere su presencia.

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

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

En buques sin Tercer Oficial de Máquinas («Moncloa» y «Arapiles»): En puerto realizará el mismo horario de las guardias de mar.

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

En buques tipo «Móstoles»: Durante su guardia efectuará la toma de combustible.

Tercer Oficial de Cubierta: Estará impuesto en el funcionamiento y manejo de los equipos de navegación, servicios de carga, lastre, desgasificación y limpieza, equipos contraincendios y de seguridad.

En la mar: Realizará la guardia de las nueve a las doce horas y de las diecinueve a las veinticuatro.

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

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

Será el responsable de confeccionar la documentación de puertos (listas de tripulantes, manifiestos, etc.). Controlará las altas, bajas, partes de Seguridad Social, etc.

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

En puerto seguirá las instrucciones escritas que le serán entregadas por el Primer Oficial, relativas a todas las operaciones a efectuar, de cuyo cumplimiento será totalmente responsable,

pudiendo variar estas instrucciones cuando por imprevistos o averías sea necesario.

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

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

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

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

Tercer Oficial de Máquinas: En la mar realizará la guardia de las nueve a las doce horas y de las diecinueve a las veinticuatro horas.

En puerto realizará la guardia de las dieciséis a las veinticuatro horas, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de Máquinas. En caso contrario se establecerán los horarios de las guardias de mar.

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

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

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

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

Acudirá a las maniobras si se requiere su presencia.

Será el encargado de llevar el control de repuestos.

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

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

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

Oficial Radiotelegrafista: Atenderá a su guardia, de acuerdo con los horarios establecidos internacionalmente.

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

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

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

Confeccionará los partes, estadillos y demás documentación de CRAME, o Empresa contratada, así como la exigida por CEPSE.

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

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

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

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

En puerto, su guardia será de las ocho a las dieciséis horas. No obstante el Capitán podrá autorizar la ausencia de a bordo en función del servicio.

Cuando se ausente de a bordo, las llaves de la Telegrafía las entregará al Oficial de Guardia.

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

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

En buques sin Tercer Oficial de Cubierta («Moncloa» y «Arapi-les») asumirá los trabajos administrativos correspondientes al Tercer Oficial de Cubierta (documentación en puerto, listas de tripulantes, enroles, Seguridad Social) y botiquín.

En buques tipo «Móstoles» colaborará con el Primer Oficial Electrónico. Este trabajo no se considerará como realizado fuera de su Departamento, a efectos de lo recogido en la norma de trabajos extraordinarios primados.

Primer Oficial Electrónico-Electricista: Dependerá directamente del Jefe del Departamento de Máquinas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En buques tipo «Móstoles» montará las guardias correspondientes en caso de que, por algún imprevisto, el buque no disponga de los tres Marineros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Operario mecánico: Dependerá del Primer Oficial de Máquinas, aun cuando en determinadas circunstancias podrá recibir instrucciones de otro Oficial.

Su jornada será la establecida en Convenio Colectivo. Está obligado a conocer, manejar y mantener las máquinas-herramientas de que disponga el buque.

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

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

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

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

Diariamente, en la mar, antes de finalizar la jornada dará cuenta al Primer Oficial de los trabajos realizados y recibirá instrucciones

para el día siguiente. En puerto las instrucciones se recibirán al comenzar la jornada.

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

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

En buques tipo «Móstoles» asumirá las funciones de Calderetero que le sean asignadas por el Jefe del Departamento, a excepción de la toma de combustible, así como las de Engrasador en caso de que, por algún imprevisto, el buque no disponga de los tres Engrasadores.

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

Su jornada será la establecida en Convenio Colectivo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Su horario de trabajo será el siguiente:

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

En el puerto o terminales de carga-descarga: Estará a doce horas de guardia siempre que se efectúen operaciones.

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

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

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

Realizará los trabajos de fontanería de a bordo.

Acudirá a las maniobras con el personal de cubierta.

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

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

En buques tipo «Móstoles» realizará preferentemente trabajos en cubierta.

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

Su horario de trabajo será de nueve a trece y de dieciséis a veinte. A efectos de organización de este trabajo, se redactarán instrucciones concretas.

Se hace responsable ante el Capitán de la administración de los víveres y, ante el Primer Oficial, de la eficiencia de su Departamento.

El Cocinero es responsable de la custodia de las llaves de los paños, gambuza, cámaras frigoríficas, etc. No hará entrega de estas llaves a otras personas que no sea el Capitán, Oficiales de Guardia y Ayudantes de Cocina y Marmitón. Estos dos últimos le sustituirán a todos los efectos durante su ausencia de a bordo.

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

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

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

El horario de comidas será el siguiente:

Desayuno: De siete treinta o ocho treinta horas y de ocho treinta a nueve treinta horas.

Almuerzo: De once a doce horas y de doce a una hora.

Cena: De dieciocho a diecinueve horas y de diecinueve a veinte horas.

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

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

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

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

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

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

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

Su horario de trabajo será de seis a doce horas y de diecisiete a diecinueve horas. A efectos de organización de este trabajo, se redactarán instrucciones concretas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mantendrán en buen estado de limpieza el puente y sus dependencias y radiotelegrafía, si se encontrara en la misma cubierta. Estas labores se podrán realizar de lunes a sábado mediodía, excluyendo festivos, exceptuando el piso del puente en los buques del primer grupo cuando las llegadas coincidan en dichas fechas.

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

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

El horario de los Marineros no sujetos a guardia será el establecido en el Convenio Colectivo.

Efectuarán las faenas propias de la maniobra del buque en las entradas y salidas de puertos, trabajos de conservación en cubierta, costados, superestructuras (cuando las condiciones de seguridad lo permitan), tanques y compartimentos o lugares que dependan del Departamento de Cubierta, e igualmente atenderán el pintado del Departamento de Fonda, cuando sean requeridos para ello.

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

Auxiliarán en el baldeo, limpieza y desgasificación de tanques.

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

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

En el B/T «Mayorga» y como consecuencia de sus características excepcionales, hará los camarotes de oficiales y servicio de limpieza. Derivado de estas circunstancias a efectos de organización y horarios seguirán rigiendo usos y costumbres.

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

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

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

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

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

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

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

Ayudará a la recepción de provisiones, respetos y materiales.

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

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

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

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

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

En buques tipo «Móstoles» acudirán a las maniobras, si fuera necesario, siempre que se encuentre libre de su guardia.

Durante la guardia efectuará la toma de combustible.

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

Su horario será:

Buques con un Camarero: De ocho a trece horas y de diecisiete a veinte horas.

Buques con dos Camareros:

Número 1: De siete a doce horas y de diecisiete a veinte horas.

Número 2: De ocho a trece horas y de dieciséis a diecinueve horas.

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

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

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

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

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

Entregará los vales de consumo de Oficiales al Oficial Radiotelegrafista.

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

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

En buques tipo «Móstoles» asumirá las funciones del Camarero de tripulación.

Camarero de tripulación: Pertenecerá al Departamento de Fonda, dependiendo, consecuentemente, del Primer Oficial de Cubierta. Limpiará pasillos, escaleras, aseos, servicios, oficinas, comedores y salas de estar de maestranza y subalternos. Mantendrá en estado de utilización los camarotes de subalternos y maestranza vacíos.

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

Su horario será de ocho a trece horas y de diecisiete a veinte horas.

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

Limpiará los enseres utilizados en las comidas.

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

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

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

Mozo de cubierta: Estará a las órdenes directas del Contramaestre. Ejecutará todos los trabajos propios de cubierta y ayudará, de ser necesario, a los Bomberos en lastres-deslastres, cargas-descargas, limpiezas, etc.

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

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

Tendrá obligación de montar guardias si son reforzadas.

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

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

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

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

En los buques donde no hubiera Camarero de tripulación asumirá las faenas de limpieza y las de reparto de ropa, servicio de mesas y lavado de enseres de comedor.

(No obstante, se recogerá en circular aparte todo lo concerniente en materia de organización y horarios).

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

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

Limpiador: Estará a las órdenes del Calderero para la ejecución de los trabajos de su competencia que se le asigne.

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

Efectuará los trabajos de limpieza y mantenimiento de todos y cada uno de los elementos y espacios pertenecientes al Departamento de Máquinas y demás trabajos auxiliares que se le encomienden.

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

Siempre que sea requerido dentro de su jornada de trabajo por el Primer Oficial de Máquinas o Calderero para efectuar trabajos que tiendan a su formación profesional, deberá acudir obligatoriamente a ellos.

Participará en el embarque y desembarque de provisiones, respectos, aceites, etc.

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

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

18523

RESOLUCION de 29 de mayo de 1986, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Acuerdo de Adhesión de «Radio Extremadura, Sociedad Anónima», al Convenio Colectivo de la «Sociedad Española de Radiodifusión, Sociedad Anónima» (SER).

Visto el acuerdo de adhesión de «Radio Extremadura, Sociedad Anónima», al Convenio Colectivo de la «Sociedad Española de Radiodifusión, Sociedad Anónima» (SER), para 1986, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 6 de marzo último, suscrito el 28 de abril de 1986, de una parte, por la representación de la Empresa, y de otra, por la representación de los trabajadores, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90.2 y 3 de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el 2.º del Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo.

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado Acuerdo de Adhesión en el Registro de Convenios de esta Dirección General.

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

Madrid, 29 de mayo de 1986.—El Director general, Carlos Navarro López.

Acta de la sesión del día 28 de abril de 1986, celebrada entre las representaciones empresariales y laboral, para la aprobación del Convenio Colectivo para 1986 de la Sociedad «Radio Extremadura, Sociedad Anónima»

Asistentes: Representación empresarial: Don Julio Luengo Garallo.

Representación laboral: Doña María Jesús Almeida Lorences.

En Badajoz, siendo las doce horas del día 28 de abril de 1986, en los locales de la Sociedad «Radio Extremadura, Sociedad Anónima», se reúnen para la discusión y aprobación, en su caso, del Convenio Colectivo las representaciones empresarial y laboral, cuya composición respectiva se reseña más arriba.

Abierta la sesión, tras un breve cambio de impresiones, ambas partes adoptaron por unanimidad los siguientes

Acuerdos

Primero.—Aprobar la adhesión al Convenio Colectivo de la Sociedad «Española de Radiodifusión, Sociedad Anónima», para 1986, en los términos contenidos en el texto del Convenio publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 56, de fecha 6 de marzo de 1986, del que se adjunta fotocopia como documento número 1 a la presente acta.

Segundo.—Facultar a don Julio Luengo Garallo, en su calidad de Director de la Sociedad «Radio Extremadura, Sociedad Anónima», por parte empresarial, y a doña María Jesús Almeida Lorences, por parte de la representación laboral, para que comparezcan conjuntamente y mediante escrito de remisión dirigido a la Dirección Provincial de Trabajo, al objeto de elevar a la misma la documentación relativa al presente Convenio, solicitando asimismo su homologación por parte de la autoridad laboral competente.

Y, adoptados los anteriores acuerdos, las partes convinieron en dar por finalizado con avenencia el presente Convenio, firmando a continuación el acta de sesión.

18524

RESOLUCION de 13 de junio de 1986, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación de la revisión salarial para 1985-1986, del Convenio Colectivo de la Empresa «KLM, Compañía Real Holandesa de Aviación» y su personal en España.

Visto el texto del Convenio Colectivo de «KLM, Compañía Real Holandesa de Aviación» y su personal en España (revisión salarial para 1985-1986, que fue suscrito con fecha 14 de febrero de 1986, de una parte por la Dirección de la Empresa en representación de la misma, y de otra por los Delegados de personal en representación de los trabajadores, 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, 13 de junio de 1986.—El Director general, Carlos Navarro López.

ACTA DE LA COMISION NEGOCIADORA DEL V CONVENIO COLECTIVO DE «KLM, COMPAÑIA REAL HOLANDESA DE AVIACION» Y SU PERSONAL EN ESPAÑA

En Madrid a 14 de febrero de 1986.

Asistentes: Por la Compañía «KLM», y como representante de la misma, don Jan van Schaik y don Luc Kuipers.

Por los empleados, y como Delegados del personal, don Pedro Galiano, don Fernando Román y don Fernando Manso.

Ambas partes

HACEN CONSTAR

Primero.—Que la Comisión Negociadora que se cita más arriba acepta la revisión salarial de 1985 en las siguientes cuantías:

El 1,17 por 100 de acuerdo con la tabla de revisión del AES, aplicable este porcentaje sobre todo el personal.

Segundo.—Para el año 1986, la revisión salarial a aplicar, según el artículo 26 del Convenio Colectivo, será del 7,70 por 100 (en este porcentaje va incluido el 1 ó 1,80 por 100 de antigüedad), a aplicar sobre todos los niveles salariales al 1 de enero de 1986, una vez regularizados con lo estipulado en el punto primero.

Tercero.—Si el IPC establecido por el INE registrara al 31 de diciembre de 1986 un incremento superior al 7,70 por 100, respecto de la cifra que resultara de dicho IPC al 31 de diciembre de 1985, se efectuará una revisión salarial tan pronto se constate oficialmente dicha circunstancia en el exceso sobre la indicada cifra.

Cuarto.—La Dirección, por su parte, manifiesta mantener en su integridad el número de empleados de la plantilla actual.

Quinto.—En vista de los puntos anteriores y la difícil situación actual, proporción ingresos-gastos, en la Organización KLM España, los méritos para el año 1986 serán contemplados solamente de una forma excepcional.

Y para que así conste y surtan los efectos oportunos, se firma la presente acta por las partes, en el lugar y fecha anteriormente señalados.